MANUEL D'UTILISATION 2007

950 SUPERMOTO
950 SUPERMOTO R

ART. NR. 3.211.150 FR



Vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance. Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Cachet du concessionaire

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2006, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION
Le modèle 950 Supermoto / R a été conçu et réalisé pour résister aux sollicitations ordinaires dans un usage routier habituel, mais pas sur les pistes de compétition ni en dehors des chemins asphaltés.

MANUEL D'UTILISATION
Lire ce manuel avec attention et en entier avant de mettre la machine en service, même si cela prend du temps. C'est ainsi que l'on apprendra comment se servir au mieux de la moto et comment éviter les blessures malencontreuses. De plus ce manuel contient des informations importantes en ce qui concerne l'entretien. Il faut porter une attention spéciale aux passages caractérisés de la manière suivante :

⚠ **ATTENTION**
– **Si l'on ne respecte pas ces indications, il peut s'ensuivre un dommage corporel!**

! **ATTENTION**
– **Le non-respect de ces conseils peut entraîner une détérioration de la machine ou diminuer la sécurité.**

Au moment de sa mise sous presse, ce manuel tenait compte des derniers perfectionnements. Il est toutefois possible que des petites différences apparaissent, dues au développement technique ultérieur des motos. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de celle-ci.

ENTRETIEN
Pour éviter une usure prématurée et garantir un fonctionnement sans défaut il convient de respecter les préconisations en matière d'utilisation, d'entretien et de révisions aussi bien en ce qui concerne le moteur que la partie-cycle. Tenir compte impérativement des durées de rodage et de la périodicité des révisions et de l'entretien. Ce respect contribue notablement à l'augmentation de la durée de vie de la moto.
L'utilisation de la machine dans des conditions extrêmes, par exemple en terrain boueux ou détrempé, peut entraîner une usure anormale de certains éléments comme la transmission ou les freins. En conséquence il est alors possible que l'entretien ou le remplacement doive être effectué plus tôt que ce qui est prévu dans les tableaux d'entretien.

GARANTIE
Les révisions préconisées dans le „tableau de graissage et d'entretien“ doivent impérativement être effectuées dans un atelier KTM agréé dont le personnel est spécialement formé. C'est là seulement qu'on trouvera des mécaniciens ayant suivi une formation spécifique pour la 950 Supermoto / R et disposant de l'outillage spécial nécessaire. Les révisions doivent être attestées dans le carnet d'entretien, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.
Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie légale ni la garantie constructeur ne saurait être prise en compte.

LIQUIDES
Il faut employer les carburants, lubrifiants et liquides indiqués dans le manuel d'utilisation, ou bien des produits aux spécifications de même nature

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES
Pour des raisons de sécurité il convient de n'utiliser que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune responsabilité en ce qui concerne les autres produits et les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

ENVIRONNEMENT
Feire de la moto est un sport merveilleux dont la pratique procure beaucoup de joies. Néanmoins il est potentiellement source de problèmes d'environnement et de conflit avec les autres personnes. Un comportement responsable dans l'utilisation de la moto désamorce d'entrée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité du sport moto il faut s'assurer que l'on reste dans le cadre légal, faire preuve de respect envers l'environnement et tenir compte des droits des autres.

KTM vous souhaite beaucoup de plaisir au guidon de ses machines !

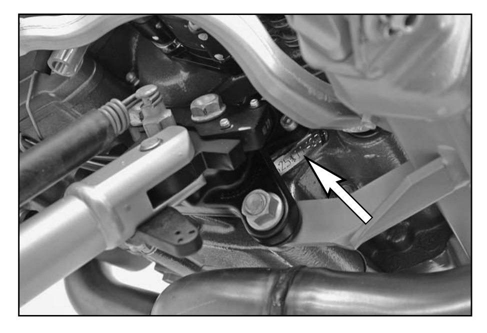
KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUTRICHE

SOMMAIRE »



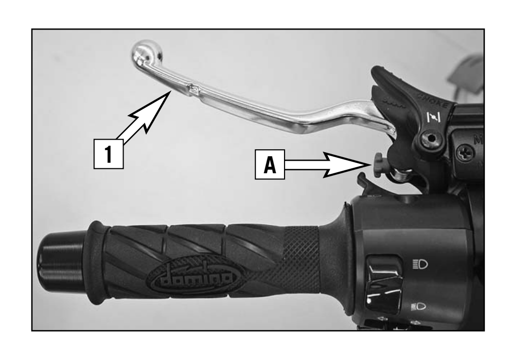
Numéro de cadre, Plaque de constructeur

Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.
La plaque de constructeur se trouve à côté du numéro de cadre.



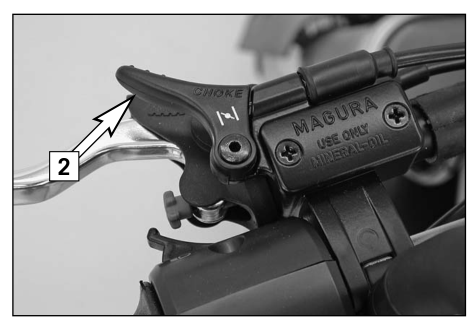
Type et numéro de moteur

Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.



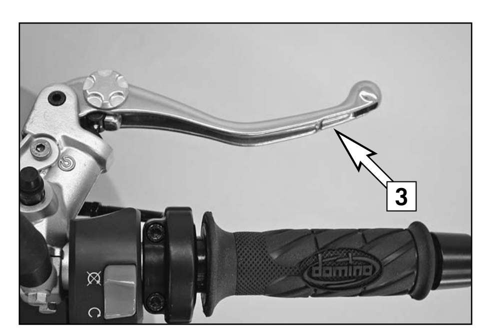
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage **[1]** est à gauche au guidon. La vis de réglage **[A]** permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).
L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



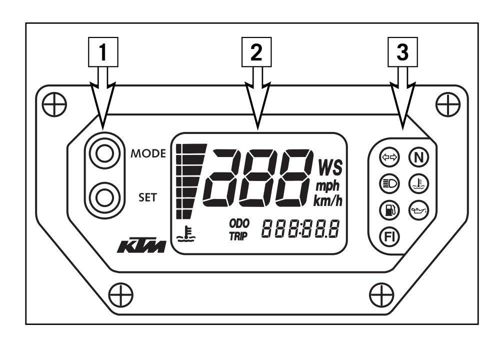
Starter

Quand on tire sur le levier de starter **[2]** un passage s'ouvre dans les carburateurs, ce qui permet au moteur d'aspirer un peu d'essence supplémentaire. Ainsi s'établit un mélange air-carburant plus riche, comme cela est nécessaire pour un démarrage à froid. La quantité d'essence admise et donc le régime moteur sont fonctions de la position du levier de starter.
Pour des températures supérieures à 5° C il suffit d'actionner le levier de starter sur la moitié de sa course. Pour des températures inférieures à 5° C il convient de tirer à fond sur le levier. Quand on repousse le levier jusqu'en butée vers l'avant le passage se trouve refermé.



Levier de frein

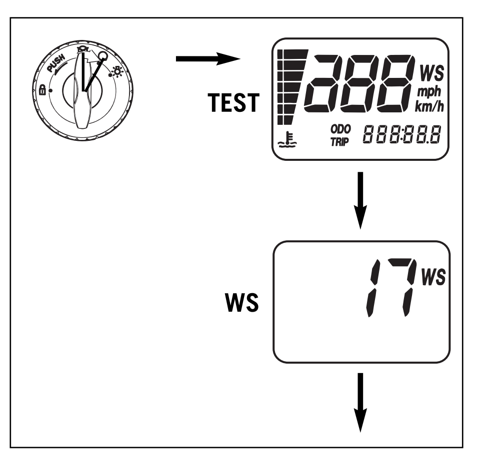
La poignée de frein **[3]** se trouve à droite au guidon et commande le frein avant. La position de base de la poignée de frein connaît 5 réglages (cf. travaux d'entretien).



Compteur numérique multifonction

Ce compteur comprend trois parties.
Les touches MODE et SET **[1]** permettent de modifier l'affichage et d'effectuer les réglages de base de l'écran.
L'écran **[2]** affiche toutes les données importantes. Cinq modes différents d'affichage peuvent être sélectionnés grâce à la touche MODE.

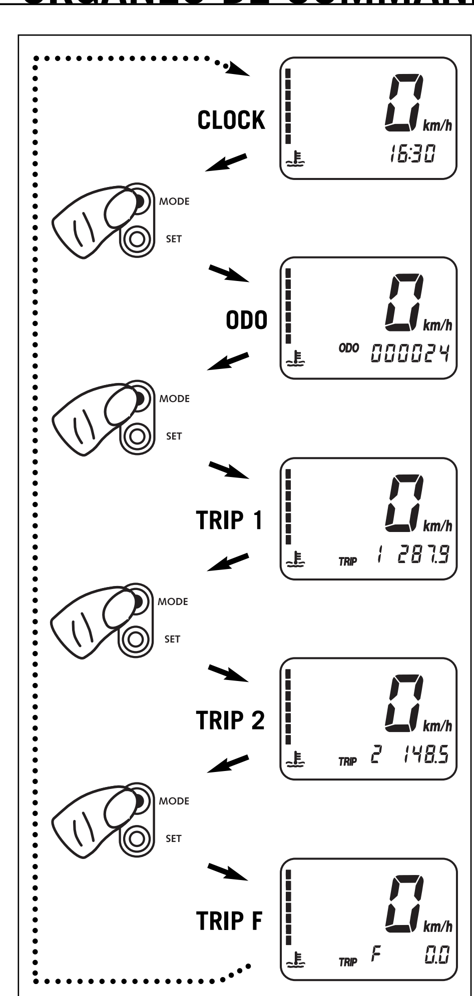
Les témoins **[3]** donnent des informations supplémentaires sur l'état de la machine.



Ecran

TEST
Lorsque l'on met le contact, tous les champs s'allument durant une seconde comme test de fonctionnement.

WS (wheel size)
L'indication change et durant une seconde le diamètre de la roue avant est indiqué en pouces (WS = wheel size).
Puis s'affiche le mode UHR ou bien le mode qui était affiché lorsque l'on a coupé le contact.



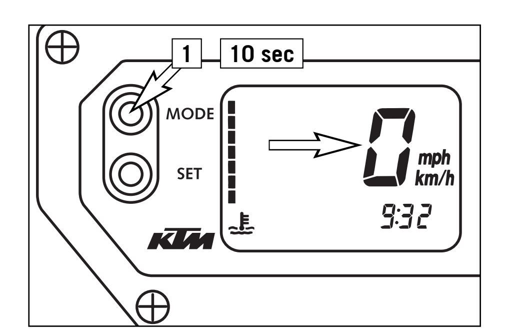
HEURE
L'affichage CLOCK (HEURE) se reconnaît aux points qui clignotent entre les heures et les minutes. Sont indiquées alors la vitesse, la température du liquide de refroidissement et l'heure. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

ODO
Sur le mode ODO sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres ou les miles parcourus.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 1
Sur le mode TRIP 1 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

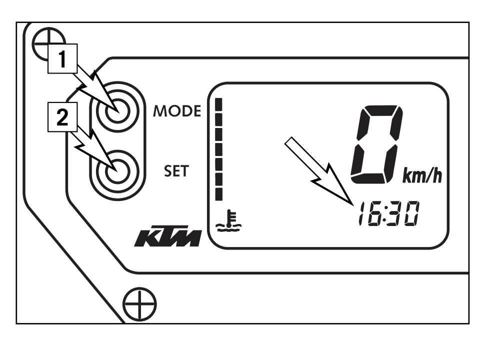
TRIP 2
Sur le mode TRIP 2 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier 2.
Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP F
Sur le mode TRIP F (fuel) sont indiquées la vitesse, la température du liquide de refroidissement et la distance parcourue depuis qu'a été atteinte la réserve (le témoin de carburant s'est allumé).
Pour revenir au mode CLOCK (HEURE), appuyer sur la touche MODE.



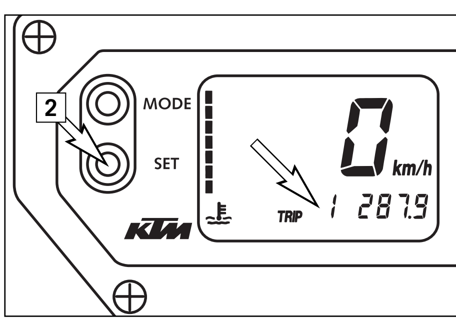
Possibilités de réglage de l'écran

Kilomètres ou miles.
Il est possible de faire afficher la vitesse et le kilométrage en kilomètres ou en miles. On peut ainsi adapter le compteur au pays où l'on se trouve. Pour passer des kilomètres aux miles, mettre le contact et appuyer sur la touche MODE **[1]** pendant environ 10 secondes. L'indication passe alors de **km/h** à **mph**. La vitesse et le kilométrage sont calculés et affichés en miles.
Pour revenir aux kilomètres, procéder de la même façon.

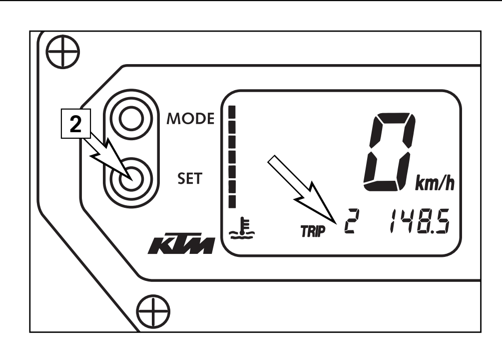


RÉGLAGE DE LA MONTRE
Mettre le contact et passer au mode HEURE.
Appuyer en même temps sur les touches MODE **[1]** et SET **[2]**. Les chiffres de la montre se mettent alors à clignoter. La touche MODE permet de régler le chiffre des heures, la touche SET règle les minutes.
Le réglage fait, appuyer en même temps sur les touches MODE et SET.

N.B. :
Quand la montre n'est plus alimentée en courant, elle passe sur **0:00**. La cause peut en être un fusible défectueux ou un défaut du circuit électrique (cf. recherche de panne).



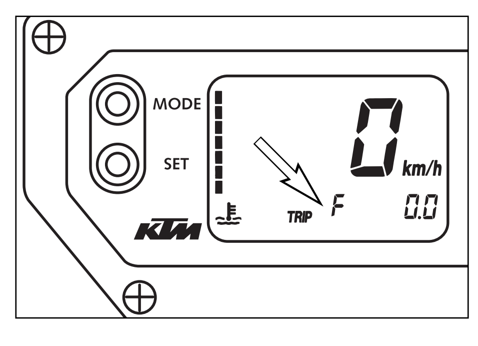
TRIP 1
Le compteur journalier 1 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. Il permet de mesurer une étape ou la distance entre deux pleins. Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 1 et appuyer sur la touche SET **[2]**.



TRIP 2 MISE À ZÉRO

Le compteur journalier 2 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. On peut l'utiliser de manière similaire à TRIP 1, mais il est particulièrement indiqué pour la navigation au roadbook et cela en liaison avec un bouton que l'on peut se procurer au titre des accessoires (cf. plus bas).

Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 2 et appuyer sur la touche SET **[2]**.

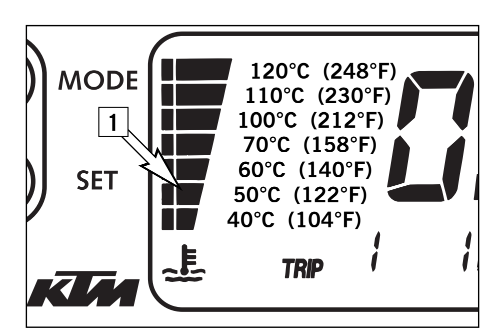


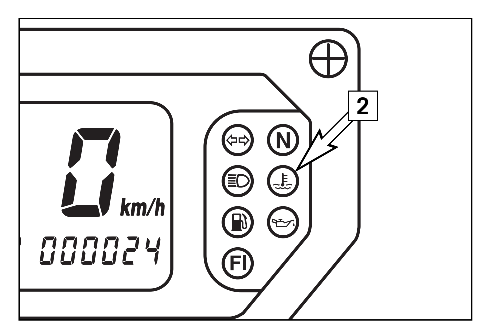
TRIP F

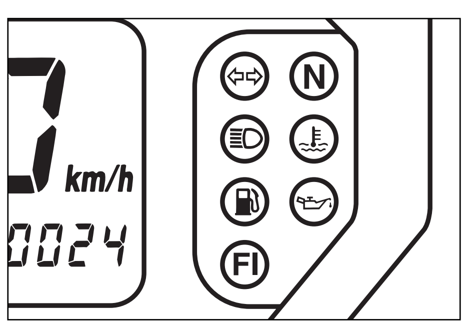
Lorsque le niveau d'essence atteint le repère de réserve, l'indication passe automatiquement à TRIP F et le comptage s'effectue (quel que soit le mode d'affichage activé auparavant). En même temps le témoin de carburant s'allume. La réserve est suffisante pour au moins 30 km.

Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.

N.B. : En appuyant sur la touche SET 2 on éteint aussitôt le témoin.







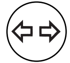
Affichage de la température du liquide de refroidissement

L'affichage de la température **[1]** sur l'écran se fait au moyen de 7 barres. Plus il y a de barres qui s'allument, plus la température du liquide de refroidissement est élevée. Lorsque la barre du bas s'allume, le liquide a atteint environ 40°C. Lorsque la barre du haut (120°C) s'allume, toutes les barres se mettent à clignoter et le témoin rouge **[2]** s'allume aussi.

! ATTENTION

Causes possibles de l'échauffement et de l'allumage du témoin rouge de température:
- **forte charge du moteur alors que l'on roule doucement et que latempérature extérieure est élevée,**
- **manque de liquide dans le circuit,**
- **le ventilateur sur le radiateur gauche ne fonctionne pas,**
- **mauvais usage de l'embrayage à vitesse réduite.**

Témoins


Le témoin vert clignote au rythme des clignotants.
N.B.:
Lorsqu'un clignotant est hors service, le témoin clignote plus rapidement.



Le témoin vert est allumé quand la boîte de vitesses est au point mort.


Le témoin bleu est allumé quand le feu de route est allumé.


Le témoin rouge se met à clignoter quand le liquide de refroidissement atteint une température d'environ 120° celsius.


Le témoin orange s'allume quand le niveau d'essence atteint la réserve. Dans le même temps l'écran passe au mode TRIP F (cf. TRIP F).


Le témoin rouge s'allume quand le contact est mis et que le moteur ne tourne pas. Quand le moteur est lancé, le témoin s'éteint dès que la pression d'huile est suffisante.



Ce témoin n'est pas.



Contacteur

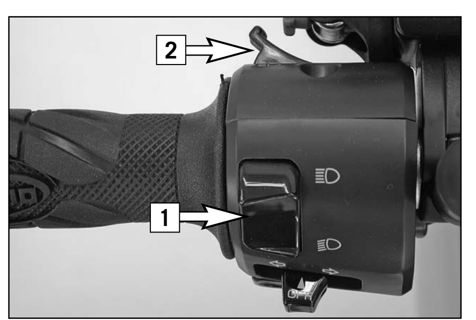
Le contacteur à clef présente 3 positions:

 Allumage coupé (Le moteur ne peut être démarré).

 Allumage mis, lumière mise (Le moteur peut être démarré).

 Allumage coupé. Direction bloquée.

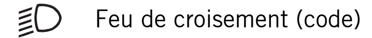
Pour mettre en position 🔒, appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position ⊗, tourner le guidon vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.
Dans les positions ⊗ et 🔒 la clé peut être retirée.

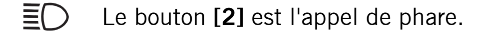


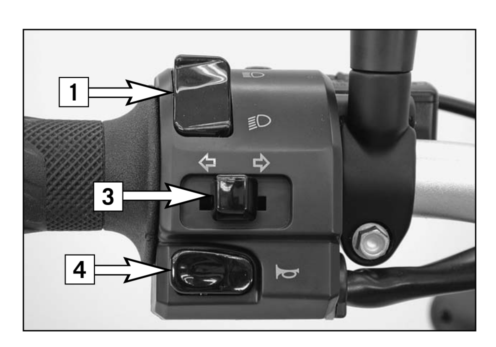
Commodo

L'inverseur **[1]** permet de passer de code en phare et inversement.

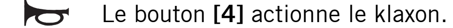

Feu de route (phare)

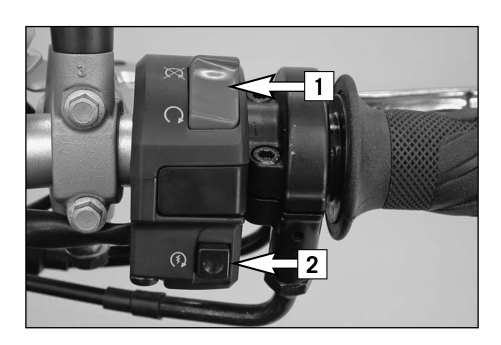

Feu de croisement (code)


Le bouton **[2]** est l'appel de phare.



⇦⇨ Le bouton de clignotants **[3]** revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.


Le bouton **[4]** actionne le klaxon.

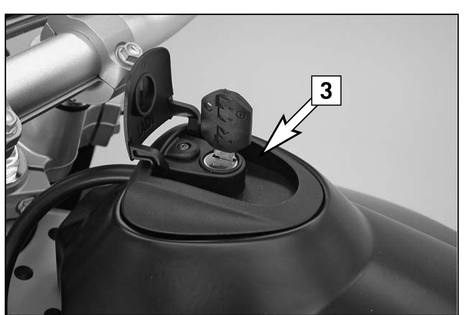


Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur

Le bouton d'arrêt d'urgence **[1]** est conçu pour des situations d'urgence et ne doit pas être utilisé communément pour arrêter le moteur.
En position le moteur est prêt à tourner (les circuits d'allumage et du démarreur sont fermés).
En position le moteur ne peut pas démarrer (les circuits d'allumage et du démarreur sont interrompus).

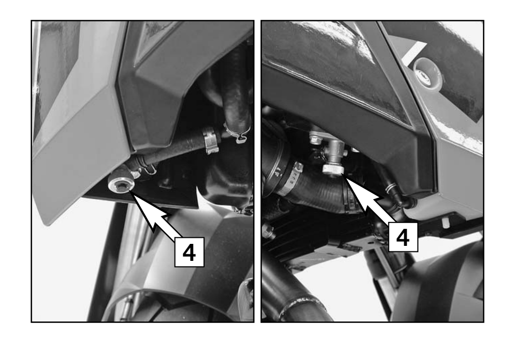


Le bouton **[2]** permet d'actionner le démarreur.



Bouchon de réservoir

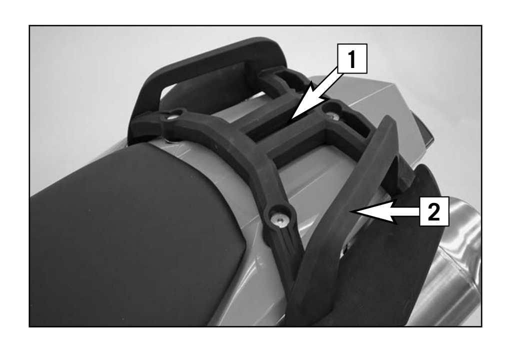
Le bouchon **[3]** peut être fermé à clef. Il est pourvu d'une mise à l'air.
Pour ouvrir, enfoncer la clef, la tourner de 90° vers la gauche et soulever le bouchon.
Pour fermer, remettre le bouchon, tourner la clef de 90° vers la droite et la retirer.



Robinets d'essence

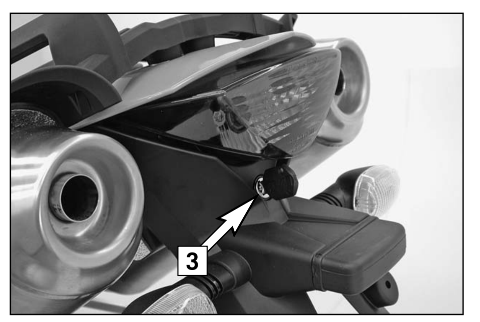
Le réservoir présente 2 robinets **[4]** qui doivent toujours être ouverts quand la moto est utilisée. Une durite raccord permet une compensation des niveaux. Quand le moteur est coupé la pompe à essence ne tourne plus, si bien que l'essence ne peut plus arriver aux carburateurs. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de fermer les robinets quand on arrête la moto.

Pour ouvrir, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.
Pour fermer, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.



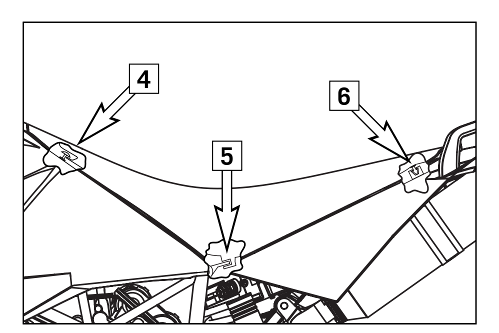
Porte-paquet, poignées de maintien (950 Supermoto)

Le porte-paquet **[1]** peut supporter au maximum 8 kg.
Les poignées **[2]** permettent au passager de se tenir.



Serrure de selle, dépose de la selle (950 Supermoto)

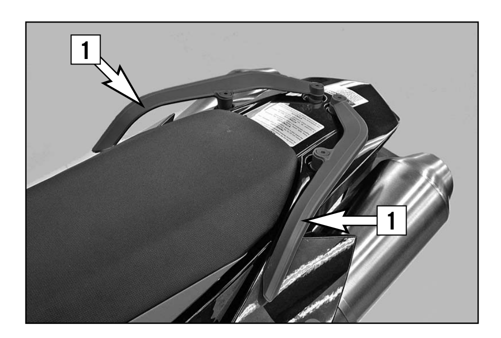
La serrure de selle **[3]** se ferme avec la clef de contact.
Pour déposer la selle, introduire la clef de contact et tourner de 45° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Lever la selle à l'arrière, tirer vers l'arrière et la retirer vers le haut.



Pour monter la selle, l'accrocher à la vis à tête bombée **[4]**, l'abaisser à l'arrière et pousser en même temps vers l'avant. Les deux pattes **[5]** doivent s'accrocher sur le cadre. Enfiler le doigt de la serrure **[6]** dans le logement et appuyer sur l'arrière de la selle jusqu'à ce qu'on entende que le doigt a pris sa place.
Vérifier si la selle tient bien.

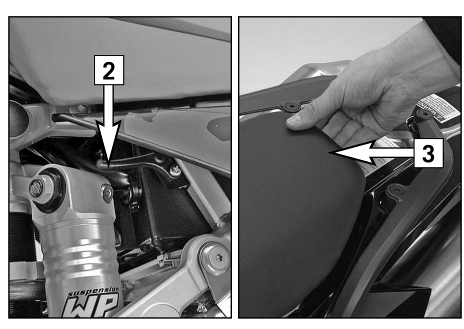
⚠ ATTENTION

Si la selle est mal montée, elle peut glisser alors qu'on roule, ce qui peut faire perdre le contrôle de la moto.



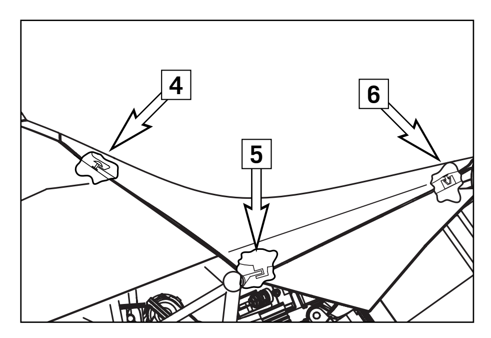
Poignées de maintien (950 Supermoto R)

Les poignées **[1]** permettent de manœuvrer la moto à l'arrêt. En circulation, le passager peut s'y tenir.



Dépose de la selle (950 Supermoto R)

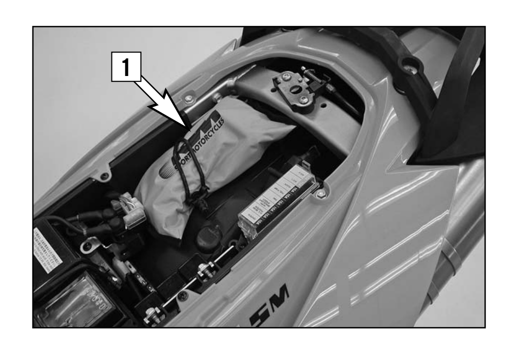
Actionner le levier **[2]** et en même temps lever la selle **[3]** par l'arrière.



Pour monter la selle, l'accrocher à la vis à tête bombée **[4]**, l'abaisser à l'arrière et pousser en même temps vers l'avant. Les deux pattes **[5]** doivent s'accrocher sur le cadre. Enfiler le doigt de la serrure **[6]** dans le logement et appuyer sur l'arrière de la selle jusqu'à ce qu'on entende que le doigt a pris sa place.
Vérifier si la selle tient bien.

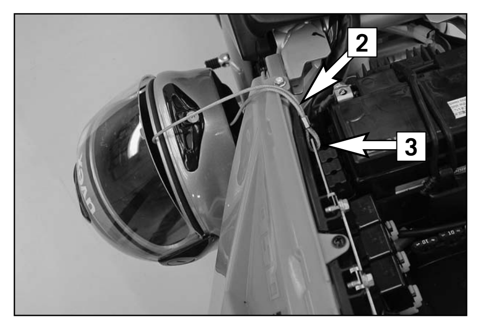
⚠ ATTENTION

Si la selle est mal montée, elle peut glisser alors qu'on roule, ce qui peut faire perdre le contrôle de la moto.



Outillage de bord

L'outillage de bord **[1]** se trouve dans la boîte sous la selle.

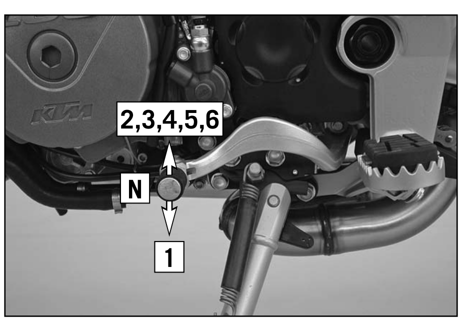


Serrure de casque

Le câble en acier **[2]** se trouvant dans la trousse d'outillage de bord permet d'accrocher un casque.
Pour ce faire, déposer la selle, passer le câble dans le casque, accrocher les deux bouts du câble au crochet **[3]** et remonter la selle.

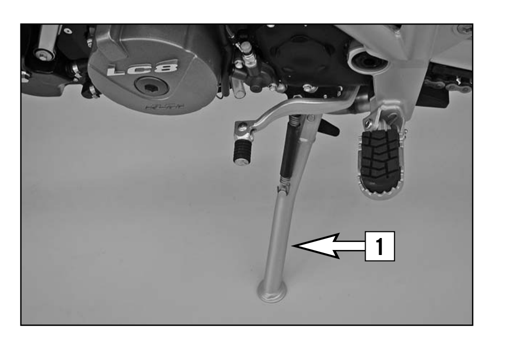
⚠ ATTENTION

La serrure de casque est prévue pour accrocher un casque quand la moto est garée. Ne jamais rien laisser accroché au câble, casque ou autre, quand on roule. On pourrait alors perdre le contrôle de la machine.



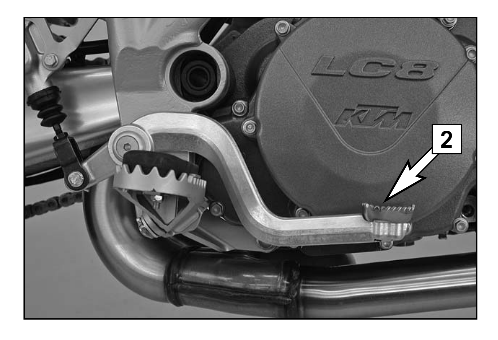
Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1ère et la 2ème vitesse.



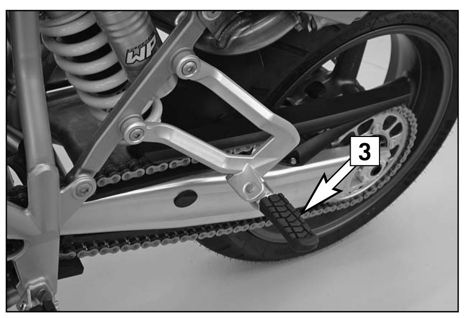
Béquille latérale

Avec le pied déplier la béquille latérale **[1]** vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit dur et à ce que la moto ne puisse bouger. La béquille latérale est équipée d'un système de sécurité anti-démarrage. Respecter les consignes de démarrage.



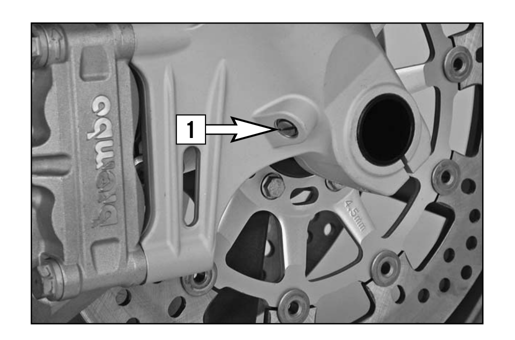
Pédale de frein

La pédale de frein principal **[2]** se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



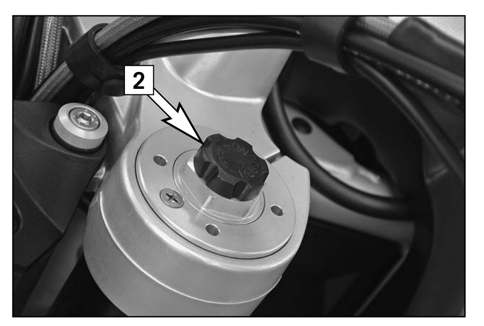
Repose-pied

Les repose-pied passager **[3]** sont repliables.



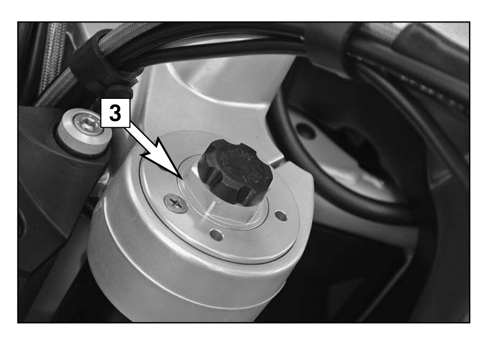
Réglage de la compression de la fourche

Sur la fourche on peut régler la valeur de l'amortissement à l'enfoncement (à la compression). On peut ainsi adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.
Les vis de réglage **[1]** se trouvent au bas de la fourche.
Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



Réglage de la détente de la fourche

Sur la fourche on peut aussi régler la valeur de l'amortissement quand la fourche remonte (amortissement à la détente). On peut ainsi également adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.
Les vis de réglage **[2]** se situent tout en haut des bras. Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



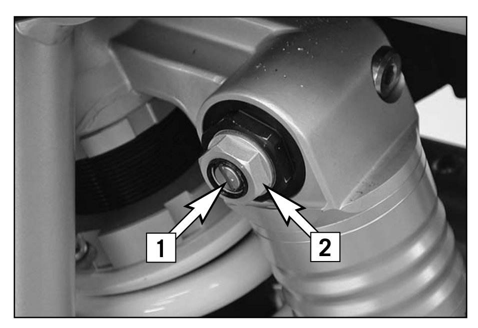
Précontrainte de la fourche

On peut modifier la précontrainte de la fourche au moyen des vis de réglage **[3]**. Utiliser pour cela une clef plate de 24.
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur".



Amortissement à la compression de l'amortisseur

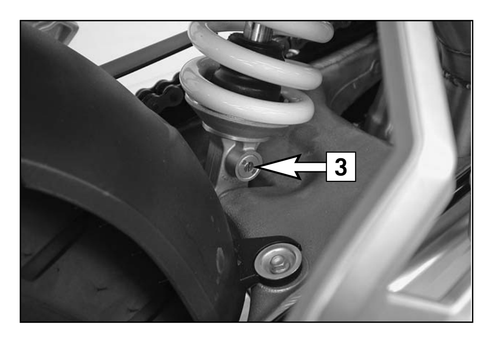
On peut régler le degré d'amortissement de l'amortisseur quand il s'enfonce (amortissement à la compression). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.
Le degré d'amortissement peut se régler pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). Par là il faut entendre la vitesse avec laquelle l'amortisseur travaille et non pas la vitesse à laquelle roule la moto.



La vis de réglage **[1]** petite vitesse se tourne avec un tournevis.

La vis de réglage **[2]** grande vitesse se tourne avec une clef à pipe de 17.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Amortissement à la détente de l'amortisseur

Sur l'amortisseur on peut également régler le degré d'amortissement lorsque l'amortisseur s'étire (amortissement à la détente). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.
La vis de réglage **[3]** se trouve au bas de l'amortisseur.
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Porter sur la page 1 les numéros de cadre, de moteur et de clef.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que la position soit naturelle pour le pilote.
- Cette moto est équipée de deux pots à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. N'employer que de l'essence sans plomb.
- Sur un parking vide s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- Les pneus neufs sont glissants. Au début il faut être prudent et, en prenant des angles différents, leur donner une surface rugueuse. C'est seulement si l'on procède de la sorte qu'ils accrocheront parfaitement.
- Une moto réagit de manière sensible à une modification de la répartition des charges. Consulter le chapitre „Accessoires et chargement“ quand on emporte des bagages.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage du moteur LC8

Quelle que soit la finesse de l'usinage, des pièces qui ont glissé un certain temps l'une sur l'autre ont un plus bel état de surface. Tout moteur doit donc être rodé. C'est pourquoi il ne faut pas le pousser au maximum durant les premiers 1000 km. Il faut alors au contraire lui demander des efforts limités et changeants. Durant cette période, ne pas dépasser les vitesses maximales indiquées dans le tableau.

RAPPORTS	VITESSE MAXIMALE
1ère	55 km/h
2ème	75 km/h
3ème	100 km/h
4ème	120 km/h
5ème	145 km/h
6ème	170 km/h

⚠ ATTENTION

- **Il faut toujours revêtir un équipement adéquat. Un pilote sérieux porte toujours un casque, des bottes, des gants et un blouson, que ce soit pour une étape d'une journée ou pour un simple petit tour. Les vêtements doivent être de couleur vive, afin que l'on soit vu suffisamment tôt par les autres usagers de la route. Il est évident que le passager doit aussi avoir un bon équipement.**
- **Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.**
- **Chaque fois que l'on prend la moto il faut rouler modérément sur les premiers kilomètres, jusqu'à ce que les pneus aient atteint leur température de fonctionnement. C'est après seulement qu'ils ont leur pleine adhérence.**
- **Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature.**

⚠ ATTENTION

- **Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C'est seulement après que le pneu accrochera normalement.**
- **Les pneus doivent être prévus pour une vitesse supérieure à 240 km/h (symbole ZR) et homologués par KTM.**
- **Il ne faut en aucun cas monter des jantes d'un diamètre ou d'une largeur non d'origine. La tenue de route ne serait plus garantie.**
- **Respectez le code de la route, roulez de manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.**
- **Plus on va vite, plus la moto réagit au vent latéral ainsi qu'aux changements de revêtement de la chaussée. A haute vitesse on peut facilement perdre le contrôle de la machine.**
- **Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.**
- **Roulez prudemment sur les routes ou sur un terrain que vous ne connaissez pas.**
- **Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.**
- **Il est permis d'emmener un passager uniquement si les repose-pied passager sont montés.**
- **Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.**

Accessoires et chargement

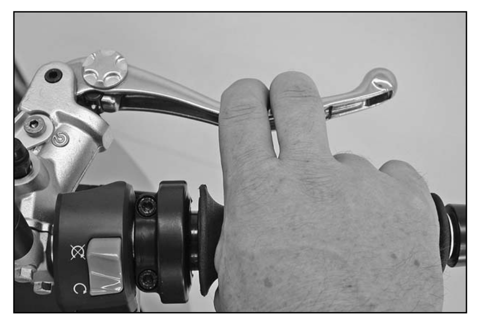
Les accessoires et le chargement peuvent influencer très négativement la tenue de route d'une moto. C'est pourquoi il faut tenir particulièrement compte des indications ci-après.

⚠ ATTENTION

- **Ne jamais rouler à plus de 130 km/h après avoir monté des accessoires. Ceux-ci peuvent rendre la tenue de route mauvaise, en particulier à vitesse élevée.**
- **Ne jamais rouler à plus de 130 km/h quand la moto est équipée de valises ou chargée de bagages. A vitesse élevée la tenue de route en est influencée et la moto pourrait devenir incontrôlable.**
- **Le porte-paquet peut supporter au maximum 8 kg.**
- **Quand des valises ont été montées, il ne faut pas dépasser la charge maximale autorisée par le constructeur.**
- **Fixer les bagages le plus près possible du centre de la machine et répartir le poids de manière à charger parallèlement la roue avant et la roue arrière, le côté droit et le côté gauche.**
- **Les bagages doivent être fixés correctement et fermement. S'ils bougent ils influencent très négativement la tenue de route.**
- **Une charge élevée modifie la tenue de route et allonge beaucoup les distances de freinage. Adapter la vitesse en conséquence.**
- **Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:**
  - **le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins**
  - **Le poids des bagages**
  - **le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.**







Vérifications avant chaque mise en service

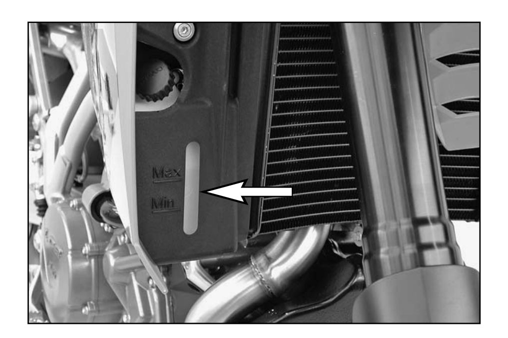
Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d’effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 CARBURANT
Vérifier le niveau de carburant dans les réservoirs.

2 CHAÎNE
Vérifier l'état et la tension de la chaîne
Une chaîne détendue peut sauter et une chaîne fort usée peut casser. Dans les deux cas d'autres parties de la moto peuvent être endommagées et l'on peut facilement perdre le contrôle de la machine. Si la chaîne est trop tendue ou n'est pas graissée, il se produit une usure anormale de la chaîne, du pignon et de la couronne.

3 PNEUS
Vérifier l’état des pneus. S’ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

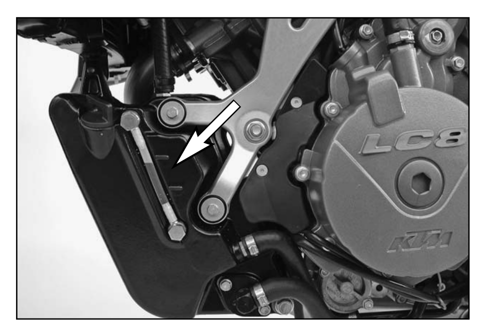
4 FREINS
Vérifier si les freins fonctionnent et contrôler le niveau de liquide de frein dans les bocaux. Les bocaux ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n’est pas nécessaire de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c’est qu’il y a une fuite ou qu’il n’y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l’état des durites et l’épaisseur des plaquettes.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.



5 CÂBLES
Vérifier le réglage des câbles de gaz et contrôler qu'ils coulissent bien.

6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

7 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Faire démarrer le moteur et vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du feu stop, des clignotants, des témoins, du klaxon et du bouton d'arrêt d'urgence.



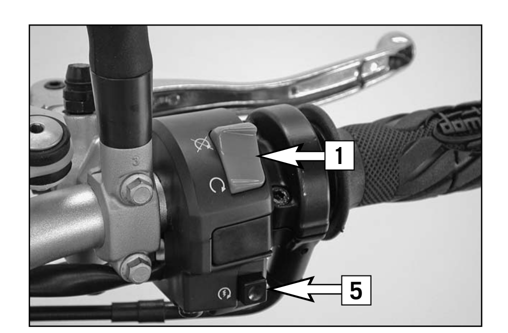
8 VÉRIFIER LE NIVEAU D’HUILE
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.

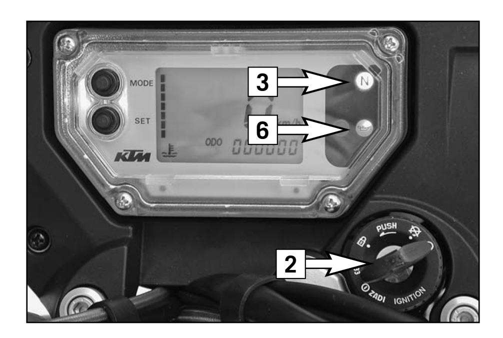
9 BAGAGES, CHARGEMENT
Ne jamais dépasser le poids total en charge autorisé (400 kg) ainsi que la répartition des charges sur les roues. Le poids total en charge autorisé est composé de :
– La moto avec les pleins (205 kg)
– Bagages et accessoires
– Pilote et passager tout équipés

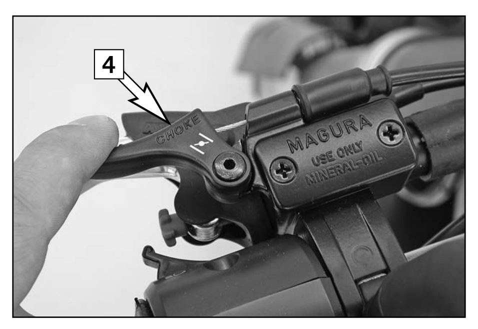
Adapter la pression des pneus, la précontrainte et l’amortissement de la fourche et de l’amortisseur au poids total.
S'assurer avant de démarrer que les bagages sont correctement fixés.



10 RÉTROVISEURS
S’asseoir sur la moto et vérifier le réglage des rétroviseurs.







Démarrage moteur froid

1 Mettre le bouton d’arrêt d’urgence **[1]** sur la bonne position.
2 Mettre le contact (Clef **[2]** en position ◯).
REMARQUE: Quand on a mis le contact on entend en général travailler la pompe à essence un court instant.
3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert **N [3]** doit être allumé).
4 Mettre le starter **[4]**.
Pour des températures extérieures supérieures à 5° C n’actionner le starter que sur la moitié de sa course. Pour des températures inférieures à 5° C, l’actionner sur toute sa course.
5 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur **[5]**.
6 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d’huile **[6]** doit s’éteindre.
7 Descendre la moto de la béquille latérale.
8 Repousser le levier de starter au bout d’un moment (maximum 1 km).

⚠ ATTENTION

– **Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d’échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.**
– **Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie. En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.**

! ATTENTION

– **Si le témoin de pression d’huile ne s’éteint pas dès que le moteur tourne, il faut immédiatement couper le moteur. Si on ne le fait pas, il se produit très rapidement une casse moteur. Vérifier le niveau d’huile, consulter si nécessaire un atelier KTM.**
– **Actionner le démarreur pendant 5 secondes au maximum. Attendre au moins 5 secondes avant de recommencer.**
– **Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur.**
– **Tout au plus au bout d'un kilomètre le levier de starter doit être ramené à zéro, sinon les éléments catalytiques se trouvent détruits.**

SI LE MOTEUR N'EST PAS ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR, ON:
Vérifiera
- si la boîte est au point mort
- si le bouton d'arrêt d'urgence n'ouvre pas le circuit
- si l'allumage est mis
- si le phare s'allume (La lumière s'éteint quand on actionne le démarreur)
  - si non, c'est que la batterie est déchargée
  - si oui, effectuer la „recherche de panne“ comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

SI LE MOTEUR EST ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR MAIS NE VEUT PAS DÉMARRER, ON:
Vérifiera
- si les robinets d'essence sont ouverts
- si l'on a mis le starter
- s'il y a suffisamment d'essence dans le réservoir
  - si non, mettre de l'essence
  - si oui, effectuer la „recherche de panne“ comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

REMARQUE:
Cette moto est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut démarrer seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Quand la béquille latérale est déployée, le moteur démarre seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Si la béquille n'est pas rentrée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage moteur chaud ou très chaud

1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
2 Mettre le contact (Clef en position ◯).
3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert **N** doit être allumé).
4 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur.
5 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d'huile doit s'éteindre.
6 Descendre la moto de la béquille latérale.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage et passer la première. Relâcher doucement la poignée d'embrayage tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION

Quand on roule, ne jamais rien laisser accroché au câble de la serrure de casque, que ce soit un casque ou autre chose. On pourrait alors perdre le contrôle de la machine.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Couper les gaz, tirer en même temps sur la poignée d'embrayage, passer le rapport, relâcher la poignée d'embrayage et donner les gaz avec précaution. Ne jamais donner plus de gaz que le permettent l'état de la route et le temps. Dans les virages surtout il faut accélérer prudemment. En ouvrant brutalement on peut perdre le contrôle de la machine, d'autre part cela fait augmenter la consommation.
Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.
Si le moteur a calé à un carrefour par exemple, simplement débrayer et actionner le démarreur. Il n'est pas nécessaire de repasser au point mort.

⚠ ATTENTION

- **Eviter de couper ou d'accélérer brutalement en courbe ou sur une surface mouillée ou glissante. En effet on peut alors facilement perdre le contrôle de la machine.**
- **Ne jamais mettre le contacteur à clef sur la position ⊗ ou 🔒 alors qu'on roule.**
- **Ne pas régler le compteur en roulant. Cela distrait de la circulation et on peut perdre le contrôle de la machine.**

⚠ ATTENTION

- **Quand on roule le passager doit se tenir au pilote ou aux poignées de maintien. Il doit garder les pieds sur les repose-pied.**
- **Vérifier régulièrement la fixation des bagages et des valises.**
- **Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.**
- **Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Il ne faut jamais le redresser car il perd alors de sa solidité.**

! ATTENTION

- **Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand. Le moteur a atteint sa température de fonctionnement lorsque le 4ème trait de la jauge de température s'allume.**
- **Si le témoin rouge de pression d'huile s'allume alors qu'on roule, c'est que la pression est insuffisante pour lubrifier correctement le moteur. Arrêter immédiatement et couper le moteur. Si l'on continue malgré tout, il se produit très rapidement une casse moteur. Vérifier le niveau d'huile, consulter si nécessaire un atelier KTM.**
- **Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un surrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.**
- **Ne jamais faire démarrer la moto sans filtre à air car la saleté rentre alors dans le moteur et provoque une usure prématurée.**
- **Si un manque de puissance se fait sentir alors qu'on roule et cela parce qu'un cylindre a des ratés d'allumage ou même ne donne plus du tout, il faut s'arrêter aussitôt. En effet, si du mélange air-essence passe dans le pot à catalyse et s'y allume, la chaleur dégagée détruit le pot ainsi que les pièces qui l'entourent.**
- **Le témoin rouge du circuit de refroidissement s'allume quand le liquide a atteint 120° celsius. Les causes de la montée en température peuvent être les suivantes:**
  - **on roule doucement en demandant un effort au moteur**
    alors que la température de l'air est élevée
  - **manque de liquide de refroidissement dans le système**
  - **le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas**
  - **mauvaise utilisation de l'embrayage pour rouler doucement**

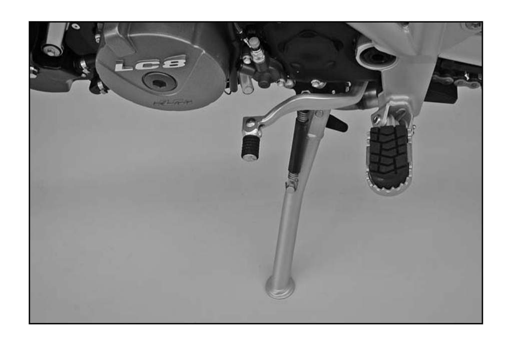
  Laisser refroidir le moteur et pendant ce temps vérifier s'il y a une fuite de liquide de refroidissement. Vérifier le niveau de liquide dans le radiateur et pas seulement dans le vase d'expansion. attention de ne pas s'ébouillanter. On peut repartir seulement s'il y a assez de liquide de refroidissement dans le système.
- **Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.**

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Freiner avec une précaution particulière quand il y a du sable, que le sol est gras ou mouillé. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage.
Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

ATTENTION

- **Lorsqu'il pleut ou que l'on a nettoyé la moto il peut se faire qu'il y ait un temps de réponse au freinage parce que les disques sont mouillés. Il faut que les disques commencent par sécher.**
- **Quand on roule sur une chaussée qui a été salée en hiver ou qui est sale il se peut qu'il y ait aussi un temps de réponse au freinage. Là il faut que les disques commencent par se nettoyer.**
- **Tenir compte que les distances de freinage s’allongent quand on transporte un passager ou des bagages.**
- **Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s’échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.**
- **Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est „spongieuse“, ceci signifie que le système de freinage n’est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.**



Arrêt et béquillage

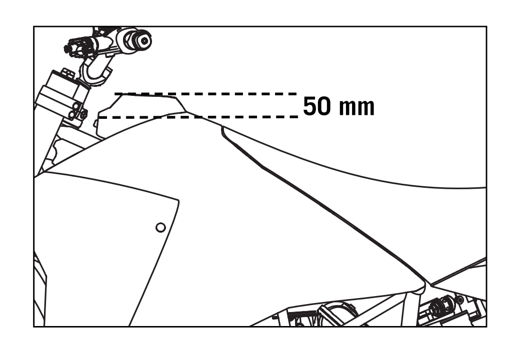
Ralentir la moto et metter la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Mettre la moto sur un sol stable. Mettre l’antivol. Avec le pied déplier la béquille latérale vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit stable. Mettre l'antivol.

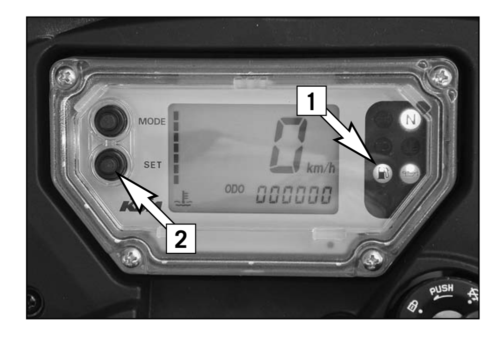
ATTENTION

- **Toujours garer la moto sur un sol plan et dur.**
- **Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.**
- **Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l’échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d’y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.**
- **Ne jamais garer la moto là où se trouveraient des herbes sèches ou des matériaux facilement inflammables.**

! ATTENTION

- **Il convient de toujours retirer la clef de contact quand on gare la moto, afin de prévenir une utilisation abusive.**
- **Quand on s'assied sur la moto en faisant porter le poids supplémentaire sur la béquille, celle-ci, ou bien le carter, peut s'abîmer. La moto peut également tomber.**





Carburant, mettre de l'essence

Le moteur LC8 a besoin d'essence sans plomb d'un indice d'octane d'au moins 95.

! ATTENTION

Cette moto est équipée d'un pot à catalyse que l'utilisation d'essence plombée détruit. C'est pourquoi il faut utiliser uniquement de l'essence sans plomb.

Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).
S'assurer après fermeture du bouchon de réservoir qu'il est bien en place.

N.B.:
Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin **[1]** s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.
En appuyant sur la touche SET **[2]** 2 on éteint aussitôt le témoin.

⚠ ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas faire le plein à proximité d'une flamme ou d'une cigarette. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

950 SUPERMOTO / R 2007
UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!
EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 7500 KM APRÈS CHAQUE COURSE!
Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km.
Les révisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote.

		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15000 km ou tous les 2 ans
MOTEUR	Vidanger, changer filtre	●	●	●
	Nettoyer les crépines moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Nettoyer les aimants des bouchons de vidange moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Vérifier état et position des durites d'huile	●	●	●
	Remplacer les bougies			●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●		●
	Vérifier fixations moteur	●	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●	●
	Vérifier les disques d'embrayage			●
	Vérifier le plateau à rampes de l'embrayage			●
	Nettoyer la buse servant pour le graissage de l'embrayage	●		●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu	●		●
	Vérifier synchronisation carburateurs avec dépressiomètre et régler si nécessaire	●		●
	Vérifier le ralenti (1400 r/min)	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur	●	●	●
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement, contrôler si les colliers sont bien serrés	●	●	●
	Remplacer le joint graphité du morceau qui coulisse au tuyau de sortie arrière			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●

	950 SUPERMOTO / R 2007 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT! EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 7500 KM APRÈS CHAQUE COURSE! Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km. Les révisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote.	**1ère révision après 1000 km**	**Tous les 7500 km ou 1 fois par an**	**Tous les 15000 km ou tous les 2 ans**
ACCESSOIRES	Vérifier le niveau de liquide dans le bocal du maître-cylindre d'embrayage		●	●
	Vérifier le filtre à air, le remplacer si nécessaire, nettoyer le boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques	●	●	●
	Vérifier réglage du phare	●	●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●	●
	Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Remplacer le liquide de frein			●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche	●	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, biellette de renvoi, amortisseur)	●	●	●

	950 SUPERMOTO / R 2007 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT! EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 7500 KM APRÈS CHAQUE COURSE! Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km. Les révisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote.	**1ère révision après 1000 km**	**Tous les 7500 km ou 1 fois par an**	**Tous les 15000 km ou tous les 2 ans**
ROUES	Vérifier voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●
	Vérifier l'état, la fixation et la tension des guide-chaîne, de la chaîne, le pignon et la couronne	●	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission	●	●	●

950 SUPERMOTO / R 2007 **TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM**	**au moins 1x par an**	**Tous les 15000 km ou tous les 2 ans**
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur		●
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie	●	
Remplacer le liquide de refroidissement		●

950 SUPERMOTO / R 2007 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	Tous les 1000 km
Vérifier niveau huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●	
Purger régulièrement les bras de fourche			●
Nettoyer la chaîne			●
Graisser la chaine		●	●
Contrôle de la tension de la chaîne, graisser la chaîne si nécessaire	●		
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●		
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	

! ATTENTION

- **Eviter d'employer un nettoyeur haute pression pour nettoyer la moto, car l'eau pourrait pénétrer dans les roulements, les raccords électriques etc.**
- **Pour fixer les déflecteurs sur le réservoir, utiliser seulement les vis spéciales à la bonne longueur fournies par KTM. En effet, d'autres vis, ou d'une longueur différente, peuvent percer le réservoir, qui perd alors son essence.**
- **Si l'on enlève des écrous autobloquants, il faut en mettre des neufs au remontage. Si l'on n'en dispose pas, il faut enduire les filetages de loctite 243. Si les filetages sont abîmés, il faut remplacer la vis et l'écrou.**
- **Ne pas employer de rondelles éventail ou grower pour les fixations moteur, car elles font leur place dans le métal du cadre et les fixations se desserrent constamment. Utiliser des écrous autobloquants.**
- **Laisser refroidir la machine avant d'en faire l'entretien. On évitera ainsi de se brûler.**
- **Eliminer les huiles, les graisses, les filtres, le carburant, les produits d'entretien etc. en accord avec les règlements. Tenir compte des prescriptions locales.**
- **Ne jamais jeter la vieille huile à l'égout ou dans la nature. Un litre d'huile pollue un million de litres d'eau.**

950 Supermoto/R 2007	FOURCHE			AMMORTISSEUR			
REGLAGE	Amortissement a la compression	Amortissement a la detente	Précontrainte di ressort (tours)	Amortiss. à la compression petite vitesse	Amortiss. à la compression grande vitesse	Amortissement a la detente	Précontrainte di ressort (mm)
Comfort	20	22	5	20	3	20	9
Réglage de base	**15**	**17**	**5**	**15**	**2**	**15**	**9**
Sport (ou > 90kg)	10	12	5	10	1	10	9
Charge maximale	15	17	5	10	1	10	9

Réglage de la fourche et de l'amortisseur

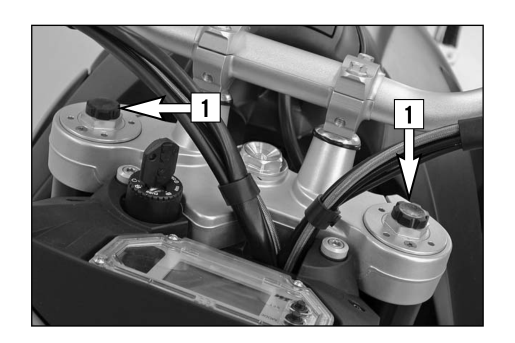
La fourche et l'amortisseur présentent de nombreuses possibilités de réglage permettant d'adapter la machine à un style de conduite et à la charge transportée.
Afin de faciliter le réglage les valeurs d'expérience de l'usine sont rassemblées dans un tableau. Il s'agit là de valeurs de base servant aux réglages personnels. Ne pas procéder arbitrairement (max. +/- 40%), car on pourrait alors diminuer la tenue de route, en particulier à grande vitesse.
Faire attention à ce que le réglage soit le même pour les deux bras de fourche.



Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement à la compression se règle à la partie inférieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche s'enfonce. Enlever le capuchon. Le réglage s'effectue avec la molette (COM).
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.





Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement à la détente se règle à la partie supérieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche se détend. Le réglage s'effectue avec la molette **[1]** (REB).
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 17 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



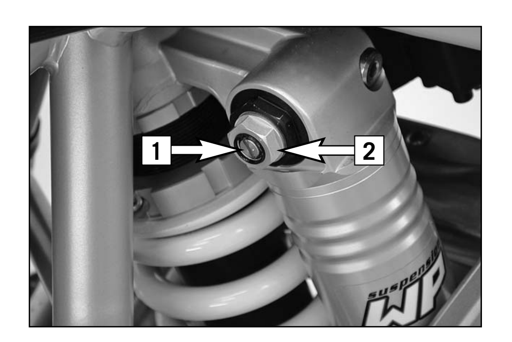
Réglage de la précontrainte de la fourche

La précontrainte de la fourche peut se régler de +/- 5 mm au moyen des vis **[2]** (clef de 24).
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens inverse, on la réduit. Un tour de vis représente 1 mm.
Quand on modifie la précontrainte on ne change pas l'amortissement à la détente, même si la vis de réglage **[1]** tourne aussi. La précontrainte du ressort doit être la même sur les deux bras de fourche.
Toutefois, il faudrait fondamentalement mettre plus d'amortissement à la détente quand on augmente la précontrainte.



RÉGLAGE DE BASE:
Tourner la vis de réglage jusqu'en butée dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre puis revenir de 5 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.





Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur

L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).
L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.
Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse" du système qui entre en ligne de compte.
La partie „grande vitesse" joue son rôle pour un enfoncement rapide. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



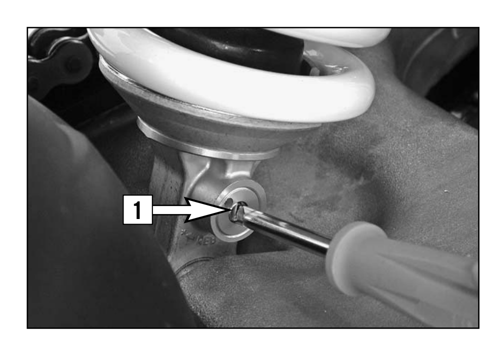
RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE":
– Visser la vis de réglage **[1]** avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre dunombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.
  950 Supermoto / R.....15 crans



RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE":
– Tourner la vis de réglage **[2]** avec une clef à pipe de 17, jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.
– Tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.
  950 Supermoto / R.....2 tours

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement.Ne jamais toucher à la grosse vis noire (24 mm).



Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente

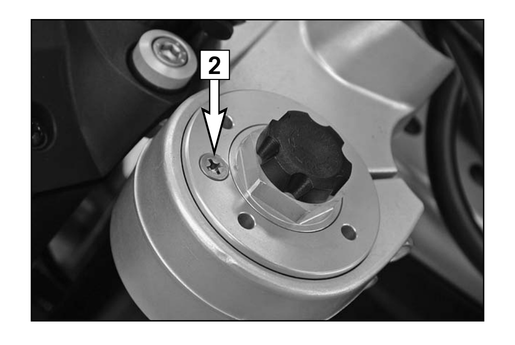
Le degré d'amortissement à la détente se règle avec la vis de réglage **[1]**. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, en tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.
  950 Supermoto / R.....15 crans

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement.

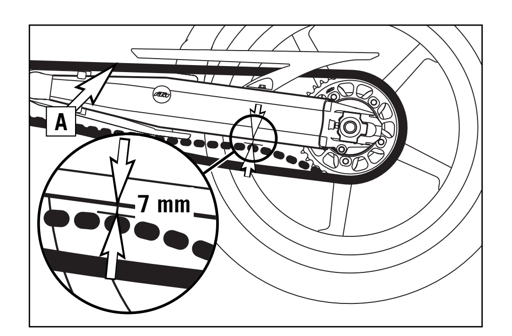


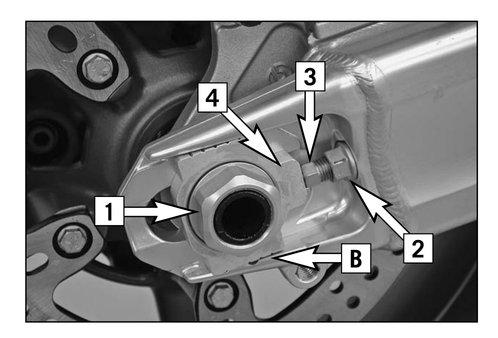
Purge de la fourche

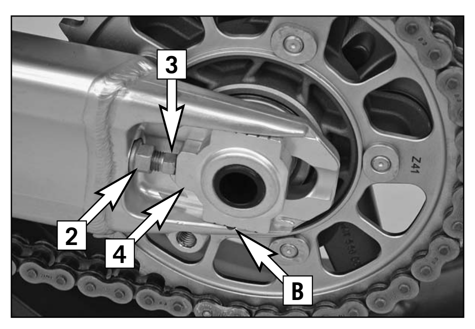
Il faut purger régulièrement les bras de fourche (voir plan d'entretien).
Pour ce faire mettre la machine sur la béquille latérale et retirer les vis de purge **[2]** afin de laisser s'échapper une surpression éventuelle.

! ATTENTION

Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.







Contrôle de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort. Appuyer sur la chaîne vers le haut. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être de 7 mm. Le brin supérieur **[A]** doit alors être tendu (voir illustration). Corriger la tension de la chaîne si besoin est.

⚠ ATTENTION

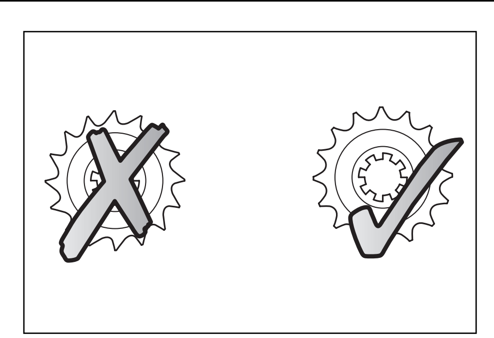
- **Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements en sortie de boîte et à la roue arrière subissent une contrainte supplémentaire. En plus d'une usure prématurée il peut même se produire une rupture de chaîne.**
- **Si en revanche la chaîne est trop lâche, elle peut sauter, bloquer la roue arrière ou endommager le moteur.**
- **Dans les deux cas on peut alors perdre le contrôle de la machine.**

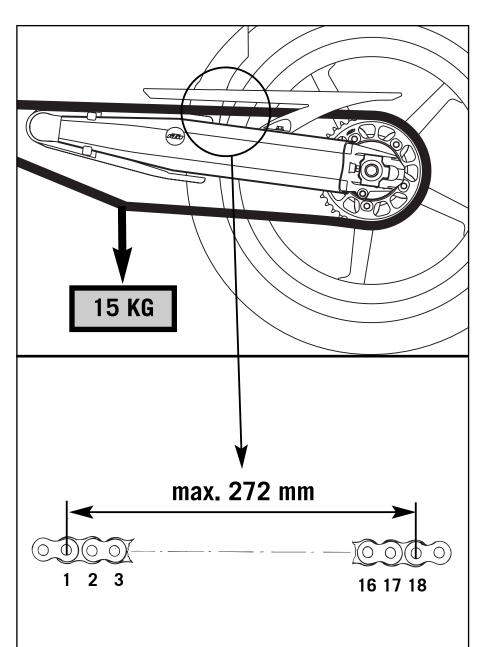
Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement **[1]**. Desserrer les contre-écrous **[2]** et tourner de manière égale les vis de réglage **[3]** à gauche et à droite. Resserrer les contre-écrous **[2]**.
Pour que la roue soit correctement placée, il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient dans la même position par rapport aux repères de référence **[B]** sur le bras oscillant à droite et à gauche. Avant de resserrer la broche, vérifier que les tendeurs **[4]** sont bien contre les vis de réglage et que les roues avant et arrière sont bien dans un même plan.
Resserrer l'écrou à épaulement **[1]** à 90 Nm.

⚠ ATTENTION

Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route et amener par conséquent à la chute.





Entretien de la chaîne

La chaîne à joints en X ne requiert qu'un minimum d'entretien. Nettoyer abondamment à l'eau pour faire tomber la saleté. Avant chaque graissage, il faut enlever les restes dus au graissage précédent (Motorex Chain Clean 611). Après séchage, il convient d'utiliser une graisse en aérosol prévue pour les chaînes à joints en X (Motorex Chainlube 622).

⚠ ATTENTION

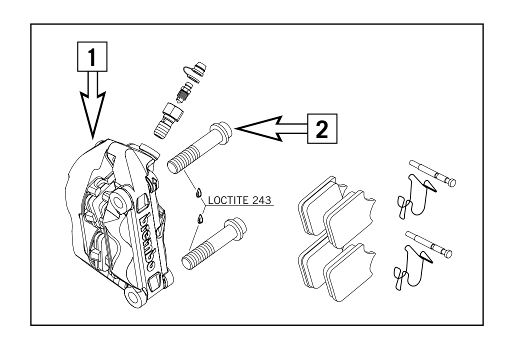
- **Veiller à ce qu'aucun lubrifiant ne se dépose sur le pneu arrière ou le disque de frein. Le pneu glisserait et le frein perdrait beaucoup en efficacité, ce qui pourrait amener une perte de contrôle de la moto.**
- **Pour des raisons de sécurité la chaîne n'est pas pourvue d'une attache rapide. Toujours faire remplacer la chaîne dans un atelier KTM. Cet atelier possède l'outil spécial pour river les chaînes.**
- **Il ne faut jamais monter une attache rapide ordinaire.**

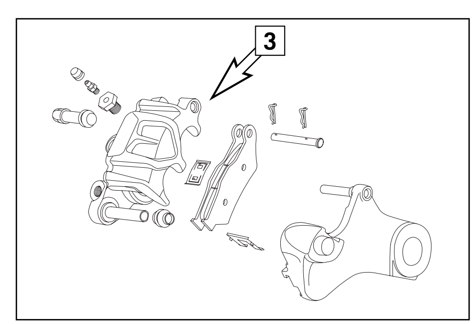
Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.

Contrôle de l'usure de la chaîne

Pour vérifier l'usure de la chaîne il convient de procéder comme suit :
Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin inférieur de la chaîne avec une force d'environ 15 kg (voir illustration). On mesure alors la distance entre 18 rouleaux sur le brin supérieur. Quand la valeur de 272 mm est atteinte, il faut changer la chaîne. Dans la mesure où une chaîne ne s'use pas de manière régulière, il est préférable d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.
Si des joints X sont abîmés, remplacer la chaîne.

REMARQUE:
Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.





Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM

PINCES:
Les pinces de frein avant **[1]** ont chacune 4 pistons et sont fixées radialement sur le bras. Les disques à l'avant sont montés flottants, c'est-à-dire qu'ils peuvent bouger latéralement. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur les disques. Les vis **[2]** de fixation doivent être enduites de loctite 243 et serrées à 45 Nm. La pince arrière **[3]** possède deux pistons. Elle est montée flottante, c'est-à-dire qu'elle peut coulisser sur son support. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur le disque.

⚠ **ATTENTION**

Pour des raisons de sécurité il convient de toujours faire effectuer l’entretien et les réparations sur les freins dans un atelier KTM.

PLAQUETTES:
La moto est équipée à l’avant comme à l’arrière de garnitures frittées et elle est homologuée ainsi. Ces plaquettes assurent un freinage optimal.

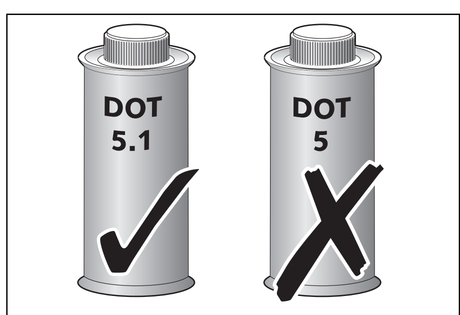
Plaquettes avant:	Toshiba TT 2172 HH
Plaquettes arrière:	Toshiba TT 2701 HH

⚠ **ATTENTION**

Les plaquettes de frein que l’on trouve chez les accessoiristes souvent ne sont pas homologuées pour une utilisation sur route de votre KTM. Leur mode de fabrication et leur coefficient de frottement, donc la puissance de freinage, peuvent être très différents de ceux des plaquettes d’origine KTM. En utilisant des plaquettes non conformes à la première monte, on risque que celles-ci ne soient pas homologuées. La machine ne correspond plus alors à l’homologation et la garantie ne peut être accordée.



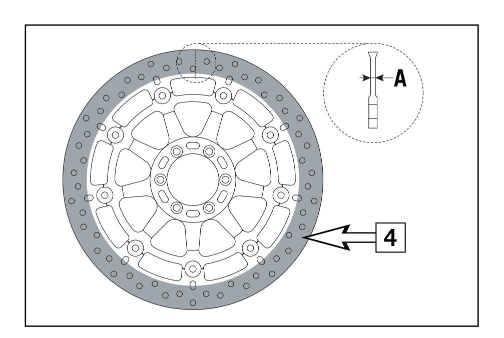
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Il n'y a donc normalement aucun besoin de retirer les couvercles. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.



LIQUIDE DE FREIN:
Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. **Ne jamais utiliser de DOT 5.** Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.
Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.

⚠ ATTENTION

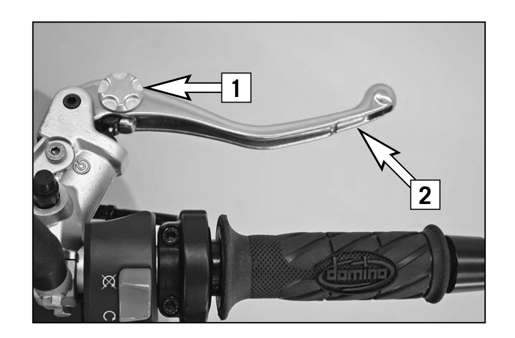
Faire remplacer le liquide de frein du circuit avant et du circuit arrière tous les deux ans dans un atelier KTM.



DISQUES DE FREIN :
L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage **[4]**. A l'endroit le plus fin **[A]**, l'épaisseur du disque ne doit pas être inférieure à 4,5 mm. Contrôler l'usure à plusieurs endroits.

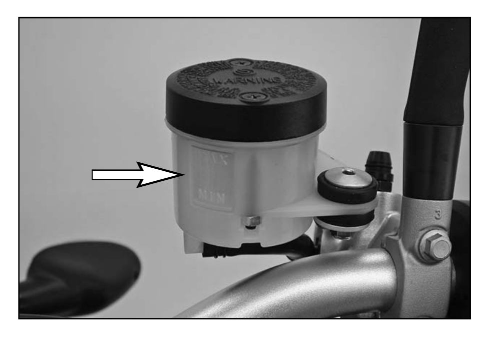
⚠ ATTENTION

Un disque de moins de 4,5 mm d'épaisseur est un facteur de risque. Faire remplacer immédiatement un disque trop usé.



Position de base de la poignée de frein

Avec la vis de réglage **[1]** on peut changer la position de base de lapoignée **[2]**.
Pousser la poignée en bout vers l'avant et tourner en même temps la vis de réglage.

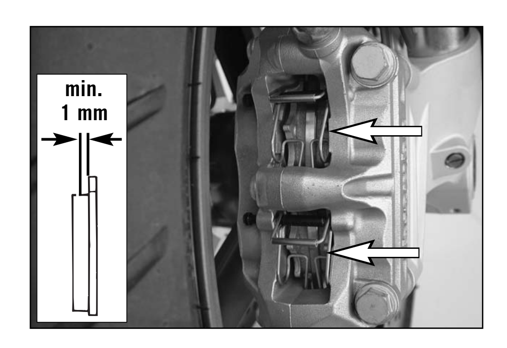


Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant

Le bocal de liquide de frein pour le frein avant se situe à droite sur le guidon. Il a un repère MIN et un repère MAX. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas se situer en dessous du repère MIN.

⚠ ATTENTION

– **Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.**
– **Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.**



Vérification des plaquettes de frein à l’avant

On peut voir les plaquettes par l'arrière. L’épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.

⚠ ATTENTION

L’épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l’emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu’il en est encore temps.

! ATTENTION

Si l’on remplace les plaquettes trop tard, quand la garniture est trop usée, c’est la partie métallique des plaquettes qui frotte contre le disque. L’efficacité du freinage en est très compromise et les disques sont irrémédiablement abîmés.

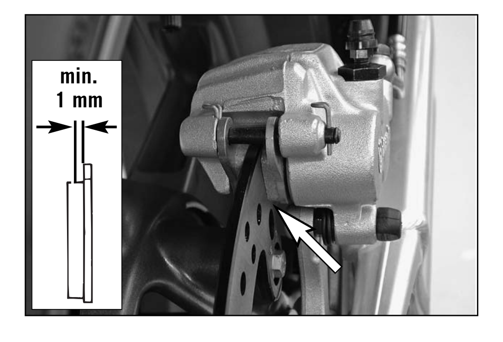


Vérification du niveau de liquide de frein à l’arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière est combiné au maître-cylindre. Il possède un regard. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas descendre sous le repère „MIN“.

⚠ ATTENTION

- **Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.**
- **Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.**



Vérification des plaquettes de frein à l’arrière

On contrôle les plaquettes par l’arrière. L’épasseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.

⚠ ATTENTION

L’épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l’emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu’il en est encore temps.

! ATTENTION

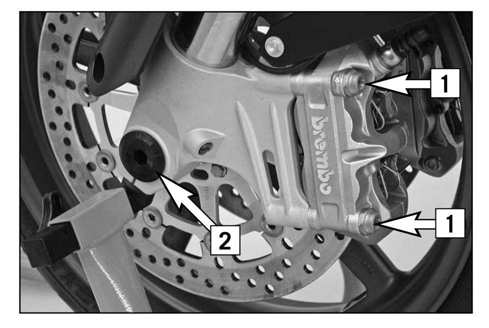
Si l’on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n’y a plus de garniture, c’est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagè.



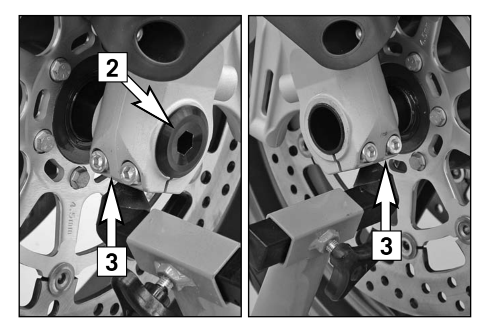
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. La béquille avant ne tient bien la moto qu'en liaison avec la béquille arrière. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

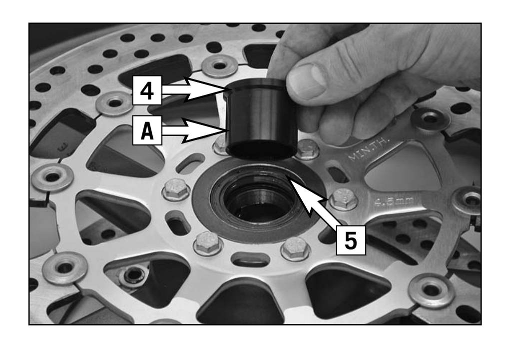
Monter d'abord la béquille arrière puis la béquille avant. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue avant ne doit alors plus toucher le sol.



Retirer les vis **[1]** sur les pinces droite et gauche et dégager les pinces des disques avec précaution vers l'arrière.



Desserrer la vis à épaulement **[2]** et les vis **[3]** au bas de la fourche. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours puis appuyer dessus avec la main de manière à faire sortir la broche. Retirer la vis. Maintenir la roue et sortir la broche. Dégager la roue de la fourche.

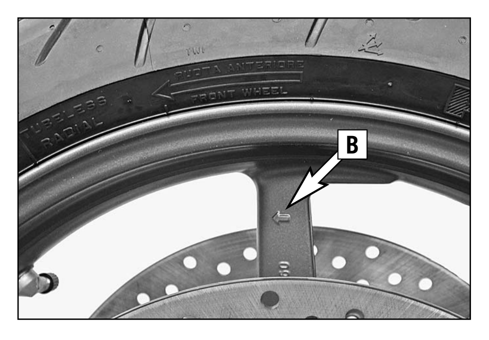



Sortir l'entretoise gauche **[4]** et l'entretoise droite de leurs joints spi.

! ATTENTION

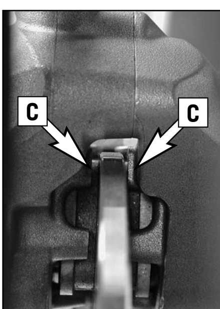
- **Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.**
- **Toujours poser la roue de manière telle que les disques ne soient pas abîmés.**

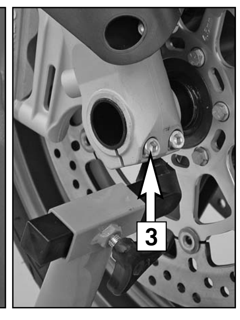
Avant de reposer la roue il faut nettoyer les joints spi **[5]** et les entretoises **[A]** puis les graisser. Remettre en place les entretoises (la plus large va dans le joint à gauche). Faire attention à ce que la lèvre du joint spi ne soit pas enfoncée repliée vers l'intérieur. Présenter la roue dans le bon sens en faisant attention aux flèches **[B]** sur la jante.



Pour la pose, présenter la roue dans la fourche, monter la broche et la vis à épaulement **[2]**. Serrer la vis à 60 Nm. Présenter les pinces en faisant attention à ce que les plaquettes soient bien en place. Mettre de la loctite 243 sur le filetage des vis **[1]**, mettre les vis et les serrer à 45 Nm.
Descendre la moto de la béquille avant, serrer le frein avant et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin que les bras prennent bien leur place.

Avant de serrer les vis de fixation **[3]** sur les bas de fourche il faut vérifier si le disque à droite est bien au centre **[C]** de la pince. Si besoin est, déplacer le bras droit latéralement. Serrer alors seulement les vis de fixation sur les deux bas de fourche à 15 Nm. Actionner le frein avant de manière à retrouver le point d'attaque et vérifier si la roue tourne facilement. Retirer la béquille arrière.





⚠ ATTENTION

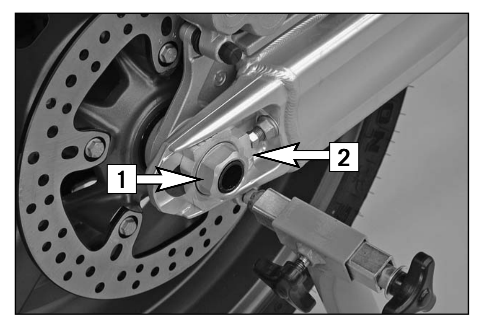
- **Si l’on ne dispose pas de clef dynamométrique au moment de la pose, il faut faire contrôler le serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route et amener par conséquent à la chute.**
- **Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.**
- **Eviter absolument qu’il y ait de la graisse ou de l’huile sur les disques de frein. L’efficacité s’en trouverait considérablement réduite.**



Dépose et pose de la roue arrière

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

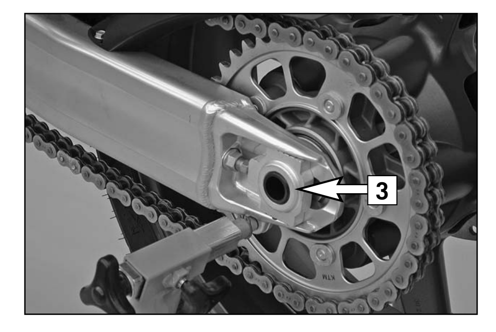
Monter la béquille arrière. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue arrière ne doit alors plus toucher le sol.



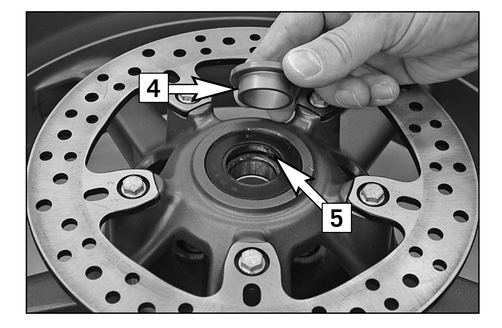
Enlever l'écrou à épaulement **[1]**, retirer le tendeur de chaîne **[2]**, maintenir la roue et retirer la broche **[3]**. Pousser la roue le plus possible vers l'avant de manière à pouvoir faire descendre la chaîne de la couronne. Sortir la roue du bras oscillant avec précaution.

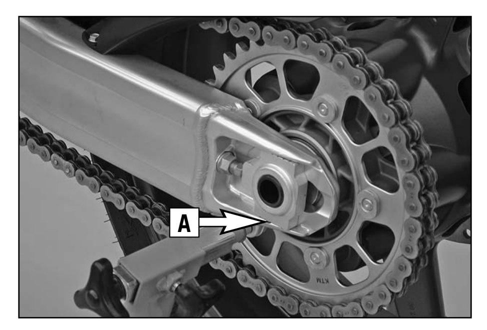
! ATTENTION

- **Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.**
- **Toujours poser la roue avec le disque vers le haut de manière à ne pas endommager celui-ci.**
- **Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage (Motorex Long Term 2000).**







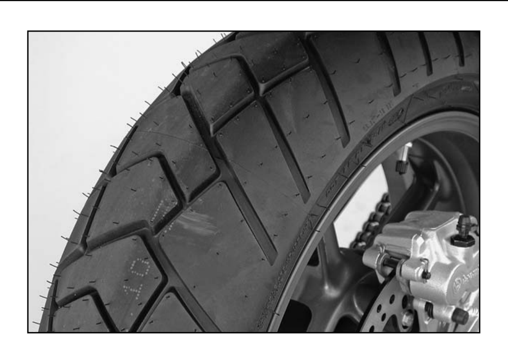


Avant d’effectuer la pose il faut nettoyer et graisser la surface de contact de la bague **[4]** et le joint spi **[5]**.

La pose s'effectue en sens inverse. Faire attention à ce que les tendeurs de chaîne **[2]** à droite et à gauche soient mis en place tout de suite. Pour que la roue soit en position correcte il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient à gauche et à droite dans la même position par rapport aux repères sur le bras oscillant **[A]**. Avant de serrer l'écrou à épaulement à 90 Nm il faut pousser la roue vers l'avant de manière à ce que les tendeurs de chaîne soient bien au contact des vis de réglage.

⚠ ATTENTION

- **Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route et amener par conséquent à la chute.**
- **Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.**
- **Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré.**



PRESSION		
950 Supermoto / R	**avant**	**arriére**
Route en solo	2,4 bar	2,4 bar
Route en duo	2,4 bar	2,6 bar
Charge maximal	2,4 bar	2,6 bar

Pneus, pression

Le type, l’état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C’est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

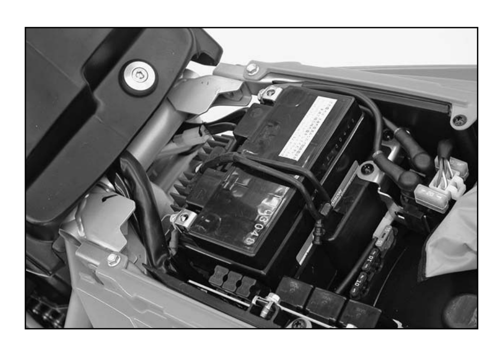
⚠ ATTENTION

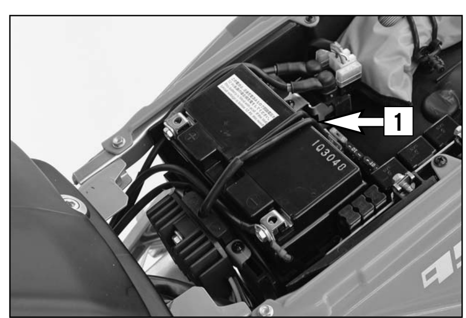
- **Afin de garantir la sécurité et une tenue de route optimale il ne faut monter que des pneus homologués par KTM (pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com) et portant la mention „ZR“ (soit plus de 240 km/h). Les autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route, par exemple provoquer du shimmy à haute vitesse.**

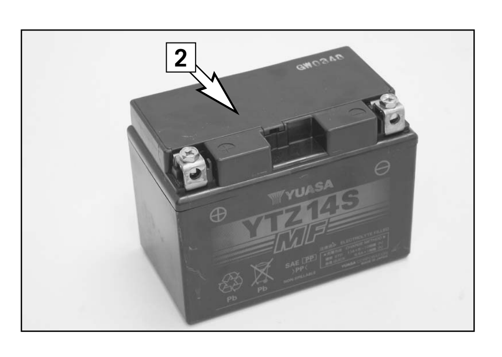
- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L’état doit être vérifié avant chaque utilisation. On regardera en particulier s’il n’y a pas de coupures, de clous ou d’autres objets pointus.
- Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n’est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Adapter la pression au poids total de la machine. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d’une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

- **Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D’autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.**
- **Employer des pneus de même marque et de même nature pour la roue avant et la roue arrière.**
- **Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.**
- **Des pneus usés se comportent mal, en particulier sur chaussée mouillée.**
- **Une pression trop faible entraîne une usure anormale et un échauffement trop important du pneu.**
- **Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C’est seulement après que le pneu accrochera normalement.**
- **Par précaution il est recommandé de changer également la valve quand on change le pneu.**







Batterie

La batterie se trouve sous la selle et ne nécessite aucun entretien.
Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte. Les bornes, en revanche, doivent être nettoyées régulièrement et graissées avec une graisse non acide si besoin est. Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

⚠ ATTENTION

Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie. En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.

DÉPOSE ET POSE DE LA BATTERIE:
Décrocher la sangle **[1]** et la retirer. Débrancher d'abord la borne moins puis la borne plus de la batterie. Au montage, mettre la batterie avec les bornes vers l'avant (cf. illustration).
Brancher le moins en dernier.

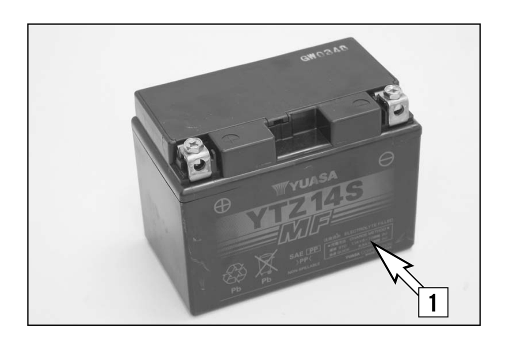
⚠ ATTENTION

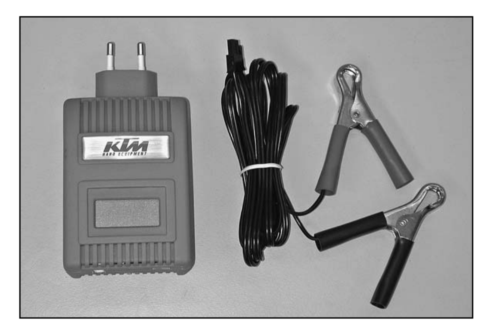
- **Si pour une raison quelconque de l'électrolyte venait à s'échapper de la batterie, il faudrait faire très attention. Il contient de l'acide sulfurique, qui peut provoquer des brûlures graves.**
- **Rincer abondamment à l'eau en cas de contact avec la peau.**
- **En cas de projection dans les yeux, rincer pendant au moins 15 mn à l'eau et consulter aussitôt un médecin.**
- **Bien qu'il s'agisse d'une batterie en circuit fermé, des gaz explosifs peuvent néanmoins s'échapper. Ne pas provoquer d'étincelles autour de la batterie et ne pas en approcher de flamme.**
- **Garder les vieilles batteries hors de portée des enfants et les éliminer selon les prescriptions en vigueur.**

! ATTENTION

La barrette avec les bouchons [2] ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.

STOCKAGE:
Si la moto est remisée pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.
Charger la batterie tous les 3 mois.





Charge de la batterie

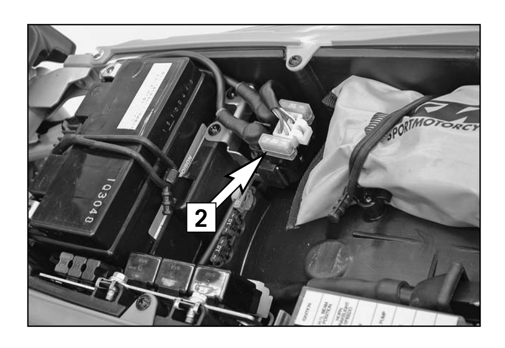
Même quand la batterie n'est pas sollicitée elle perd chaque jour de sa charge.
Toujours débrancher la batterie pour la charger. Charger la batterie en suivant les instructions **[1]** portées sur la carcasse. L'intensité et le temps de charge ne doivent pas être dépassés. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie de la batterie.
Pour charger la batterie lorsqu'elle est en place sur la machine, il faut utiliser exclusivement le chargeur KTM (réf. 58429074000). Ainsi on est certain de ne pas endommager les systèmes électriques en raison d'une surtension. **Si l'on utilise un autre chargeur, il faut absolument déposer la batterie!** Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.
Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie. En cas de stockage prolongé, il faut recharger la batterie au bout de 3 mois.

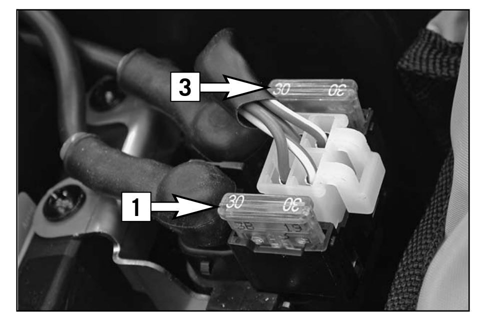
! ATTENTION

- **La barrette avec les bouchons ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.**
- **Toujours débrancher le moins avant de charger la batterie afin d'éviter tout dommage à l'électronique de la moto.**
- **Quand on charge, il convient de brancher d'abord la batterie sur le chargeur, puis ensuite de brancher le chargeur. En fin de charge, débrancher d'abord le chargeur puis débrancher la batterie.**
- **Quand on effectue la charge dans un lieu clos, il convient d'assurer une bonne ventilation car la batterie produit alors des gaz explosifs.**
- **Si la batterie est chargée trop longtemps, avec une trop forte tension ou une intensité trop importante, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.**
- **Il faut autant que possible éviter les charges rapides.**

Aide au démarrage

Il est déconseillé de brancher une autre batterie en parallèle car cela peut entraîner une détérioration des composants électroniques.



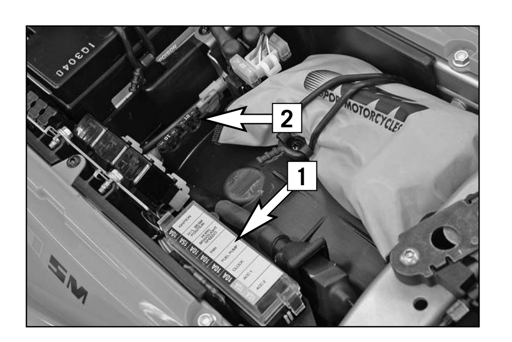


Fusible général

Le fusible général **[1]** protège l'ensemble des accessoires électriques. Il se trouve sous la selle sur le relais de démarreur.
Après avoir enlevé le cache **[2]** on accède au fusible. Il a une capacité de 30 A. Sous l'autre cache se trouve un fusible de rechange **[3]**. Il faut remettre un fusible de rechange en place pour pouvoir se dépanner à nouveau!
Ne remplacer un fusible que par un autre de même capacité. Si le nouveau fusible fond lui aussi, il faut absolument consulter un atelier KTM.

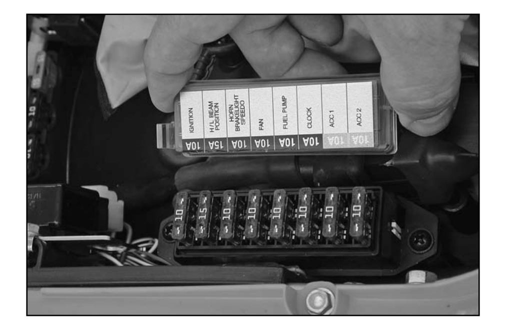
! ATTENTION

- **Ne jamais mettre un fusible plus fort ou „bricolé". On peut ainsi détruire toute l'installation.**
- **Si l'installation électrique connaît des pannes fréquentes, il faut la faire vérifier dans un atelier KTM.**



Fusibles des différents éléments

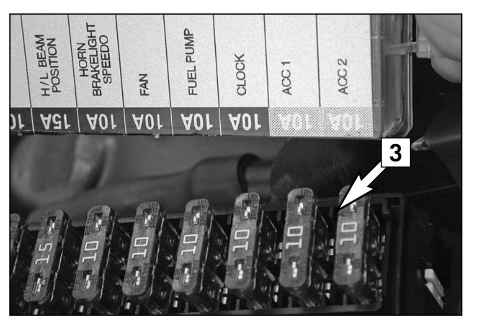
La boîte à fusibles est montée sous la selle. Les différents accessoires sont protégés chacun par l'un de ces fusibles. Sur le couvercle de la boîte **[1]** sont repérés les divers accessoires et la valeur des fusibles est indiquée. Le fusible ACC 2 protège les dispositifs de réchauffage des carburateurs. Des fusibles de remplacement **[2]** de 10 et 15 ampères se trouvent dans le vide-poches.



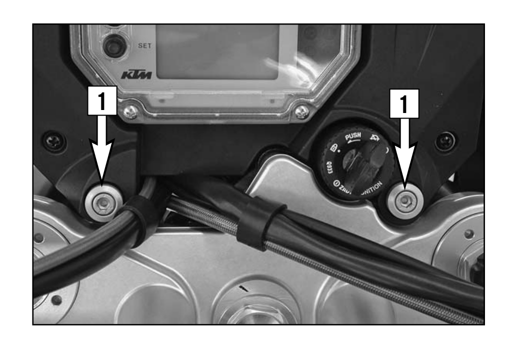
Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible „bricolé“. Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!



Les fusibles ACC 1 et ACC 2 **[3]** sont prévus pour des accessoires qui consomment chacun au maximum 10 ampères. Le fusible ACC 2 protège également le réchauffage des carburateurs.
Pour raccorder les accessoires il y a des prises qui sont prévues sous le capotage de phare. Les ateliers KTM peuvent donner les renseignements nécessaires.

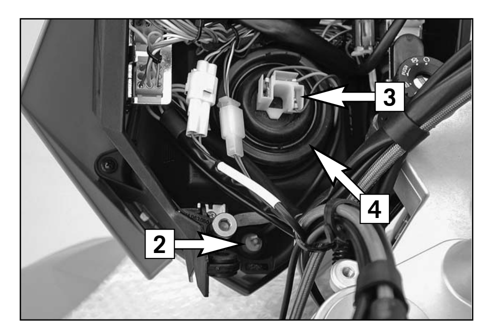


Remplacement d'une ampoule de phare

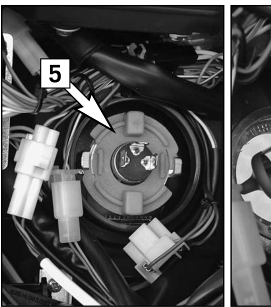
Enlever les vis **[1]**, faire basculer le capotage de phare en haut vers l'avant et le décrocher en bas.

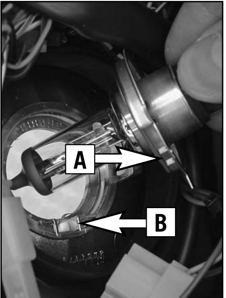
! ATTENTION

Ne pas toucher le verre de l'ampoule avec les doigts pour ne pas y mettre de gras, car ce gras se vaporise et se dépose ensuite sur le déflecteur.



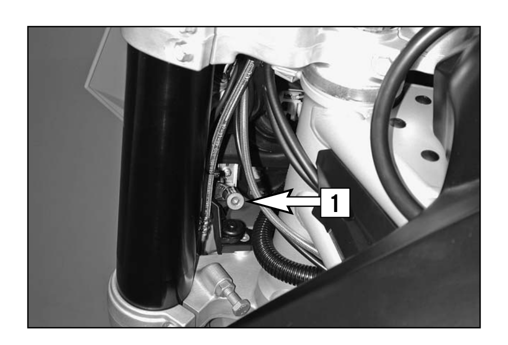
AMPOULE DE FEU DE POSITION:
Retirer le porte-ampoule **[2]** de la parabole et sortir l'ampoule du porte-ampoule.





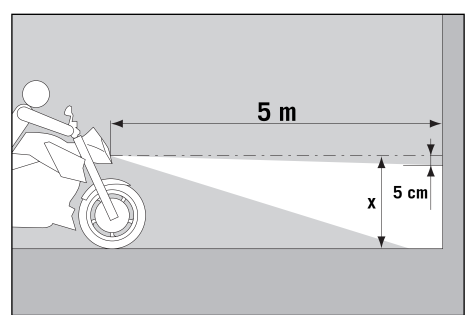
AMPOULE DE PHARE:
Débrancher la prise **[3]** et retirer le capuchon en caoutchouc **[4]**. Faire tourner le porte-lampe **[5]** d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et le retirer.
Mettre l'ampoule neuve de manière à ce que les tétons **[A]** de l'ampoule prennent leur place dans les évidements **[B]** du phare. Remettre en place le porte-lampe, le capuchon en caoutchouc et la prise.

Accrocher le capotage de phare en bas, mettre les vis et les serrer à 10 Nm.

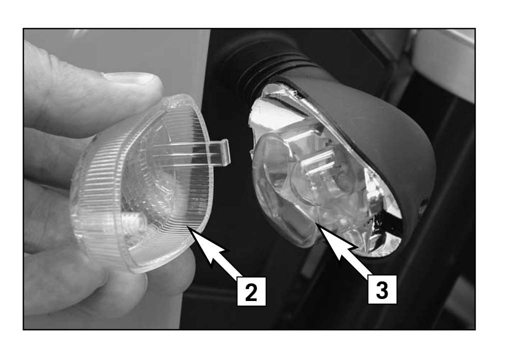


Réglage de la portée du phare

Le chargement de la machine peut obliger à corriger la portée du phare.
La vis de réglage **[1]** permet de modifier la portée. En tournant dans le sens des aiguilles d’une montre on réduit la portée, dans le sens contraire on la augmente.



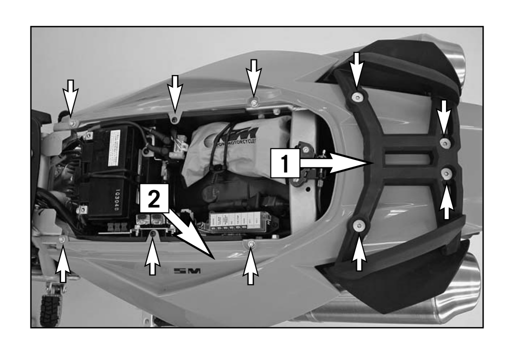
CONTRÔLE:
La moto étant chargée (pilote, passager et bagages), déterminer la distance entre le sol et le milieu du phare. Sur un mur clair situé devant une surface plane tracer un repère à la hauteur du milieu du phare. Se mettre avec la moto chargée à 5 mètres du mur et passer en feu de croisement. La zone de partage clair/sombre doit se situer à 5 cm sous le repère (voir illustration).



Remplacement d’une ampoule de clignotant

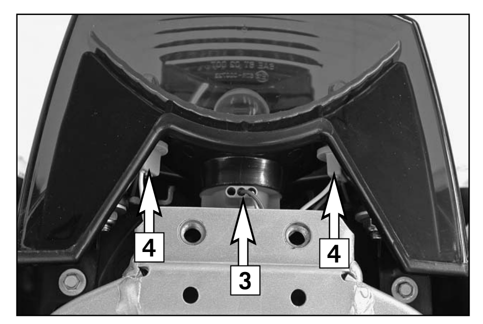
Enlever la vis se trouvant à la partie arrière du clignotant. Faire basculer avec précaution le verre **[2]** vers la moto et le retirer. Faire tourner le capuchon **[3]** d’environ 15° dans le sens contraire de celui des aiguilles d’une montre et le retirer.
Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse. Quand on monte la vis, d'abord la faire tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre de manière à ce que le premier filet prenne puis serrer légèrement.



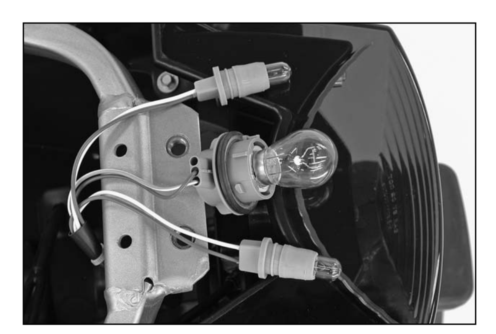
Remplacement d'une ampoule de feu rouge ou de stop

Déposer la selle. Enlever les vis du porte-paquet **[1]** et du dessus de l'habillage de l'arrière de cadre **[2]**. Déposer ces deux éléments.



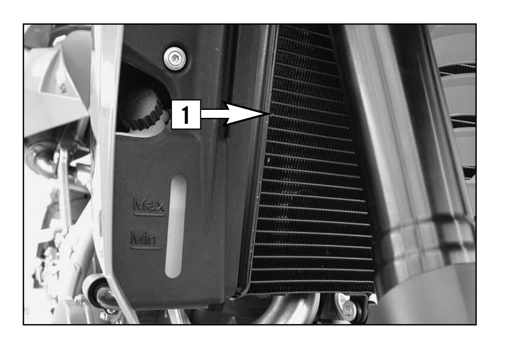
AMPOULE DE FEU STOP:
Faire tourner la douille **[3]** d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la sortir du feu. Appuyer un peu sur l'ampoule, la faire tourner d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la retirer.

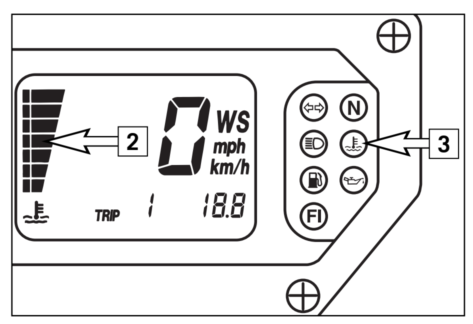
Le montage se fait en sens inverse.



AMPOULES DE FEU ROUGE:
Retire la douille **[4]** du feu et retirer l'ampoule de la douille. Mettre une ampoule neuve et enfoncer la douille jusqu'en butée dans le feu.

Présenter le dessus de l'habillage de l'arrière de cadre et mettre les vis. Monter le porte-paquet et serrer les vis à 25 Nm. Serrer les vis du dessus de l'habillage à 5 Nm. Poser la selle.





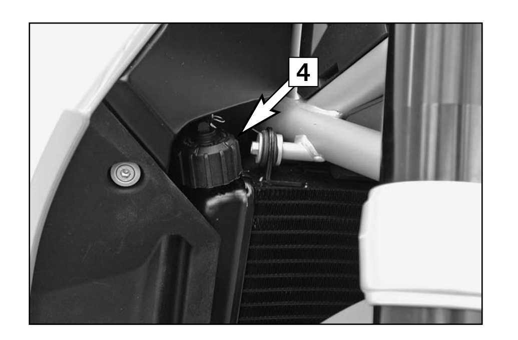
Système de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur fait circuler le liquide de refroidissement. Quand le moteur est froid, la circulation ne se fait que dans les cylindres et les culasses. Quand le moteur atteint environ 75° C, le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement passe alors également à travers le radiateur en aluminium **[1]**.
Le refroidissement se fait par le vent relatif. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même si les ailettes du radiateur sont encrassées le refroidissement est médiocre.
En circulation lente en ville ou quand on attend à un feu rouge, donc quand il y a peu de vent relatif, la température du liquide augment. Quand elle atteint 102° C, le ventilateur situé sur le radiateur se met en route. Il force l’air à passer à travers le radiateur et empêche ainsi une surchauffe.

! ATTENTION

La jauge de température [2] se met à clignoter et le témoin rouge de température [3] s’allume quand le liquide a atteint environ 120° C et que la température normale de fonctionnement est dépassée.
Les causes possibles sont les suivantes :

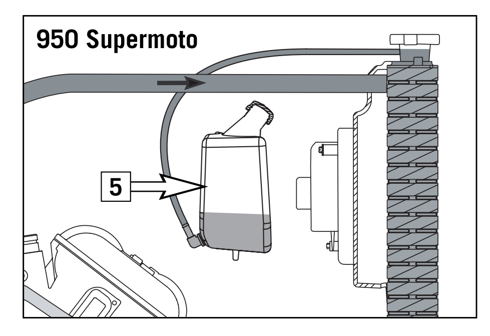
- **On roule doucement en demandant un effort au moteur alors que la température de l’air est élevée:**
  Augmenter la vitesse dans la mesure du possible afin que le vent relatif soit plus fort. Si au bout de 1500 m le témoin ne s'éteint toujours pas, il faut s'arrêter immédiatement, couper le moteur et rechercher l'origine du problème.
- **Le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas:**
  Quand la température du liquide de refroidissement a atteint 120° celsius, le ventilateur doit tourner quand le contact est mis. Si le ventilateur ne tourne pas mais qu'il y a suffisamment de liquide dans le circuit, il est possible de se rendre en roulant jusqu'au prochain atelier KTM, mais sans demander d'effort au moteur.
- **Manque de liquide de refroidissement dans le circuit:**
  Vérifier s’il y a une fuite de liquide (regarder aussi sous la moto).
  Laisser le moteur refroidir et vérifier le niveau de liquide dans le radiateur (voir chapitre Contrôle du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur).
  On ne peut reprendre la route que s’il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l’on continue à rouler alors que le témoin de température d’eau est allumé, il se produit une casse moteur.
- **Usage intensif de l’embrayage à petite vitesse (faire cirer)**



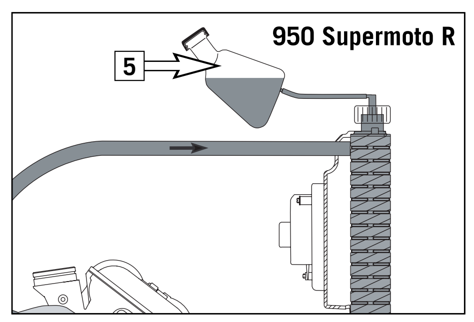
Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25°C. Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

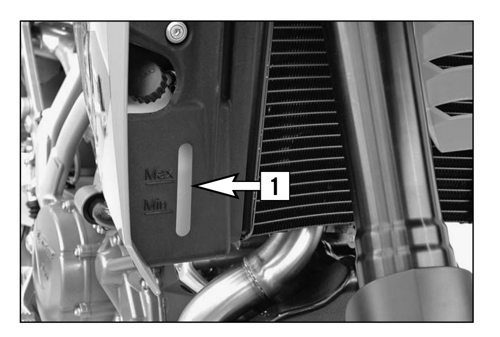
! ATTENTION

– **Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque connue (Motorex Anti-Freeze). Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.**
– **Si l'on utilise la machine dans des régions où la température peut être inférieure à -25°C, il faut augmenter en conséquence la part d'antigel.**



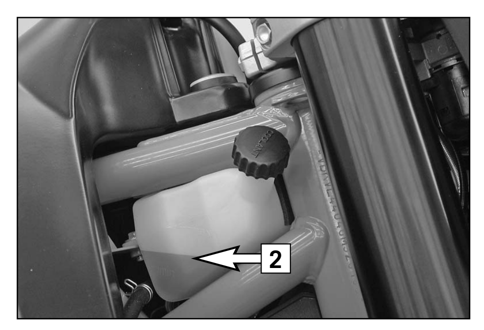
La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur **[4]**. On peut atteindre une température de 125°C sans gêner le fonctionnement.
Quand il chauffe, le liquide de refroidissement augmente de volume. Une part passe donc dans le vase d'expansion **[5]**. Quand la température redescend, cette part repasse dans le circuit.





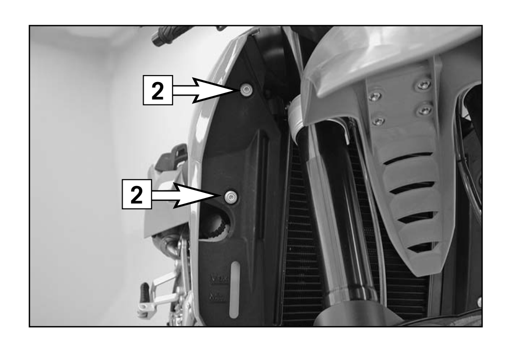
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (950 Supermoto)

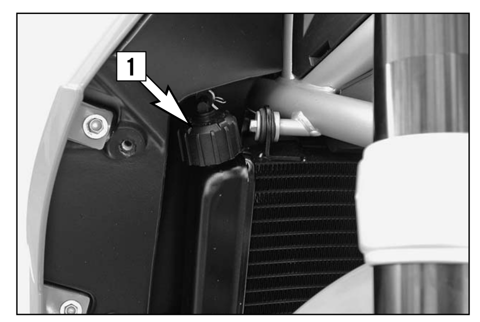
On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase **[1]**. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus).
S'il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (950 Supermoto R)

On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase **[2]**. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus).
S'il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.





Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur (950 Supermoto)

Afin que le bouchon de radiateur **[1]** soit plus facilement accessible il convient d'enlever les vis **[2]** pour déposer l'habillage du réservoir.

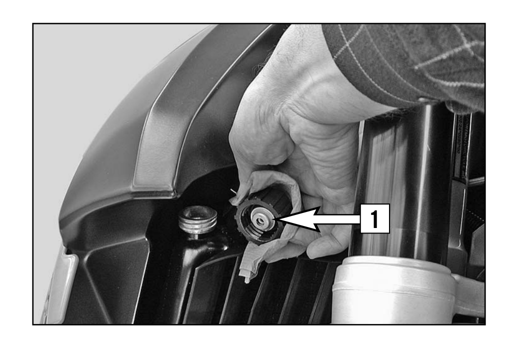
Recouvrir le bouchon du radiateur d'un chiffon, tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être complètement plein, sans qu'il y ait d'air. S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite dans le circuit. Dans ce cas faire vérifier le circuit dans un atelier KTM agréé.

⚠ ATTENTION

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement de préférence quand le moteur est froid. Quand on est obligé d'enlever le bouchon de radiateur quand le moteur est chaud, il faut mettre un chiffon sur le bouchon et ouvrir lentement afin que la pression s'échappe doucement. Il y a danger de s'ébouillanter !

! ATTENTION

- **S'il faut rajouter plus d'un litre de liquide de refroidissement, il est nécessaire de purger ensuite le circuit.**
- **On ne peut reprendre la route que s'il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l'on continue à rouler alors que le témoin de température d'eau est allumé, il se produit une casse moteur.**



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur (950 Supermoto R)

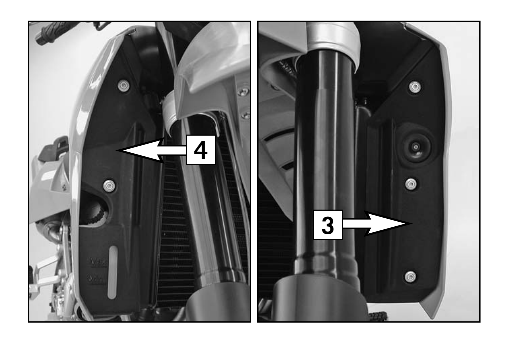
Recouvrir le bouchon du radiateur **[1]** d'un chiffon, tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être complètement plein, sans qu'il y ait d'air. S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite dans le circuit. Dans ce cas faire vérifier le circuit dans un atelier KTM agréé.

⚠ ATTENTION

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement de préférence quand le moteur est froid. Quand on est obligé d'enlever le bouchon de radiateur quand le moteur est chaud, il faut mettre un chiffon sur le bouchon et ouvrir lentement afin que la pression s'échappe doucement. Il y a danger de s'ébouillanter !

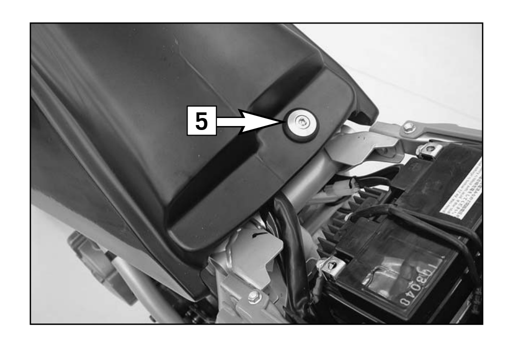
! ATTENTION

- **S'il faut rajouter plus d'un litre de liquide de refroidissement, il est nécessaire de purger ensuite le circuit.**
- **On ne peut reprendre la route que s’il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l’on continue à rouler alors que le témoin de température d’eau est allumé, il se produit une casse moteur.**



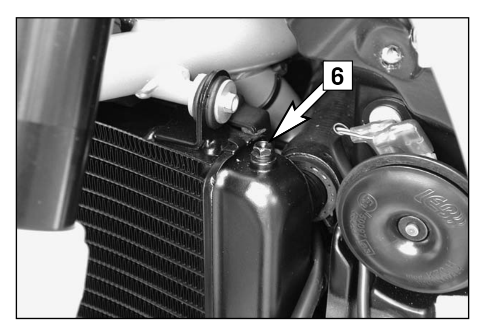
Purge du circuit de refroidissement (950 Supermoto)

Afin que le bouchon de radiateur et la vis de purge soient plus facilement accessibles il est conseillé de soulever le réservoir à l'avant d'environ 10 cm.
Pour cela il convient de retirer l'habillage du réservoir à gauche **[3]** et à droite **[4]**.



Déposer la selle et retirer la vis **[5]**. Fermer les robinets d'essence et débrancher la durite. Tirer le réservoir un peu vers l'arrière, le soulever d'environ 10 cm à l'avant et glisser dessous quelque chose sur quoi il prenne appui.
Retirer la vis de purge **[6]** et le bouchon de radiateur.

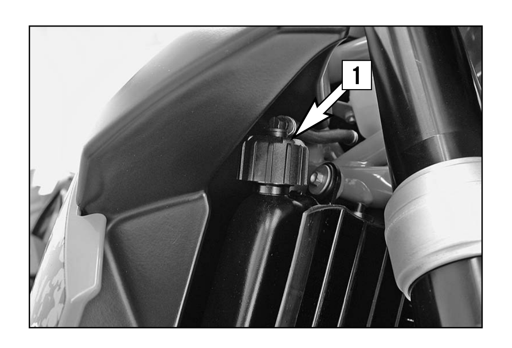
Pour pouvoir purger complètement le circuit il est nécessaire de lever la moto à l'avant d'environ 50 cm.







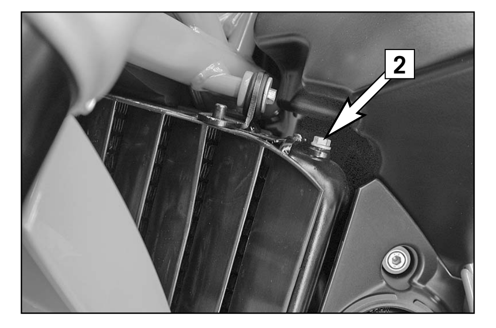
On remplit alors avec du liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par l'orifice de purge. Remonter aussitôt la vis pour éviter que l'air rentre dans le radiateur.
Finir de remplir le radiateur. Revisser le bouchon et remettre la moto à l'horizontale. Remplir le vase d'expansion de liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se situe entre les repères MIN et MAX. Fermer le vase d'expansion. Remettre le réservoir en place et serrer la vis M8 à 25 Nm. Remettre la durite d'essence et l'habillage du réservoir. Serrer les vis M6 à 6 Nm.



Purge du circuit de refroidissement (950 Supermoto R)

Pour pouvoir purger complètement le circuit il est nécessaire de lever la moto à l'avant d'environ 50 cm.

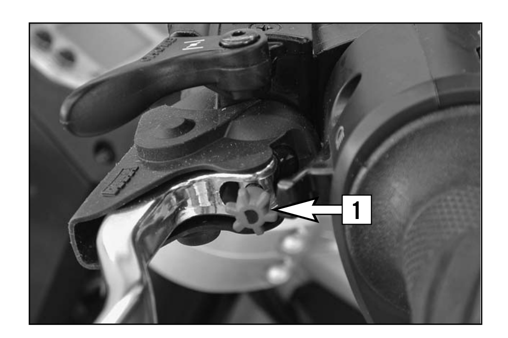
Retirer le bouchon de radiateur **[1]** et la vis de purge **[2]**.



On remplit alors avec du liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par l'orifice de purge. Remonter aussitôt la vis pour éviter que l'air rentre dans le radiateur.



Finir de remplir le radiateur. Revisser le bouchon et remettre la moto à l'horizontale. Remplir le vase d'expansion de liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se situe entre les repères MIN et MAX. Fermer le vase d'expansion.

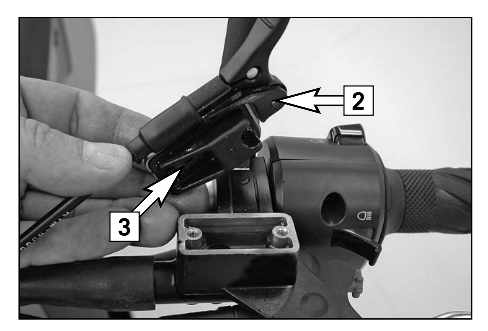


Réglage de la position de base de la poignée d’embrayage

La vis de réglage **[1]** permet de régler la position de base de la poignée d’embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.
Quand on tourne la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre la poignée d'embrayage s'éloigne du guidon. Dans le sens contraire, elle s'en rapproche.

! ATTENTION

La plage de réglage est limitée. Tourner la vis seulement avec les doigts et ne pas forcer.

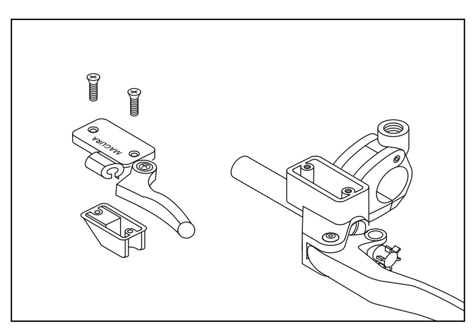


Contrôle du niveau d’huile de l’embrayage hydraulique

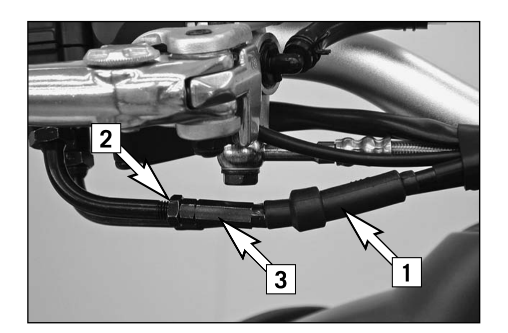
Pour vérifier le niveau de l’huile dans le maître-cylindre de l’embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis et déposer le couvercle **[2]** avec la membrane caoutchouc **[3]**. Lorsque le maître-cylindre est bien à l’horizontale le niveau d’huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur.
Si besoin est, rajouter de l’huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

! ATTENTION

KTM utilise pour l'embrayage une huile hydraulique minérale biodégradable. Il ne faut en aucun cas mélanger cette huile à une autre huile hydraulique. Toujours utiliser l'huile d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque) car cela garantit un fonctionnement optimal de l'embrayage.
Ne jamais utiliser de liquide de frein.

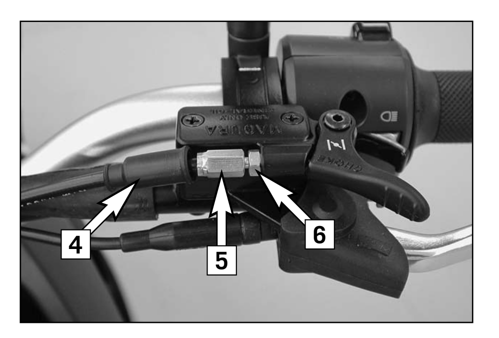






Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage

Quand on tourne la poignée de gaz on doit sentir au début de la course un jeu de 3 à 5 mm. Pour régler, repousser le capuchon **[1]**, débloquer le contre-écrou **[2]** et tourner la vis de réglage **[3]** dans le sens requis. Bloquer à nouveau le contre-écrou.
Faire attention à ce que la poignée tournante revienne d'elle-même quand on la lâche.
Pour vérifier si le réglage est correct il suffit de faire démarrer le moteur et de tourner le guidon jusqu'en butée vers la droite et vers la gauche. Il ne faut pas que le régime de ralenti augmente. Si c'est le cas, il faut donner plus de jeu au câble de gaz.

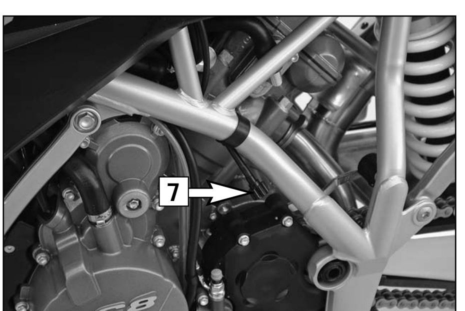


Câble de starter - Vérification du jeu et réglage

Le câble de starter doit toujours avoir un jeu d'environ 3 mm. Pour vérifier on repousse le capuchon **[4]**. Le câble doit avoir une course à vide d'environ 3 mm par rapport à la vis de réglage **[5]**.
Si besoin est, débloquer le contre-écrou **[6]** et tourner la vis de réglage comme il convient. Bloquer à nouveau le contre-écrou et remettre en place le capuchon.

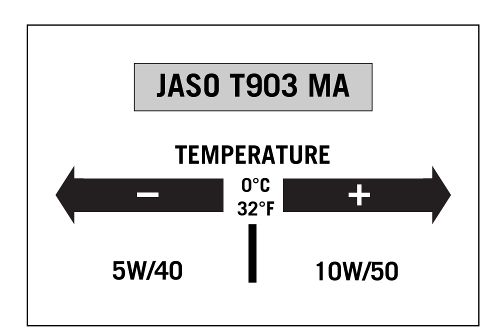
! ATTENTION

Si le câble de starter n'a pas de jeu, le passage spécial prévu dans le système d'enrichissement ne peut être fermé complètement. Les conséquences en sont une consommation élevée, un moteur qui ne tourne pas rond, une usure anormale des pistons et des cylindres ainsi que la destruction des éléments catalytiques.



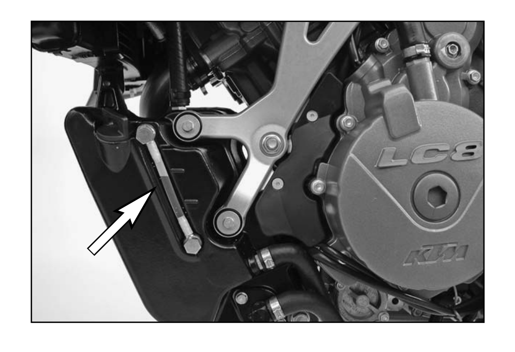
Réglage du ralenti du moteur

Lorsque le moteur est chaud le ralenti doit se situer à 1400 t/mn. La molette **[7]** qui se trouve près du tube de cadre à gauche permet de régler le ralenti. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on monte le ralenti, dans le sens contraire on le réduit.



Huile moteur

Autrefois on employait pour les motos quatre-temps des huiles de voiture dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Les évolutions techniques différentes des deux secteurs ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Si l'on recherche pour les voitures de grands intervalles entre les vidanges, pour les motos ce qui est déterminant ce sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.
N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).
KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

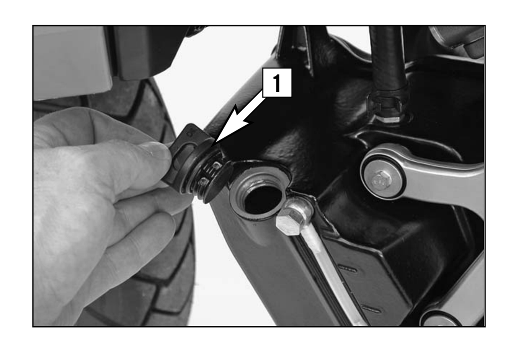


Contrôle du niveau d'huile

Le niveau d'huile se contrôle quand le moteur est chaud (au moins quatre graduations allumées sur la jauge de température). Laisser tourner le moteur chaud environ 1 minute au ralenti. Mettre la machine bien à la verticale (pas sur la béquille latérale) sur une surface plane et couper le moteur. Attendre 20 secondes de manière à ce que le niveau dans le tube servant de regard se soit adapté au niveau du réservoir d'huile. Le niveau doit se trouver entre les repères MIN et MAX. Rajouter de l'huile si nécessaire.

! ATTENTION

Toujours vérifier le niveau quand le moteur est chaud. Si le moteur est froid, l'indication n'est pas correcte. Quand elle chauffe, l'huile se dilate, si bien que le niveau augmente.

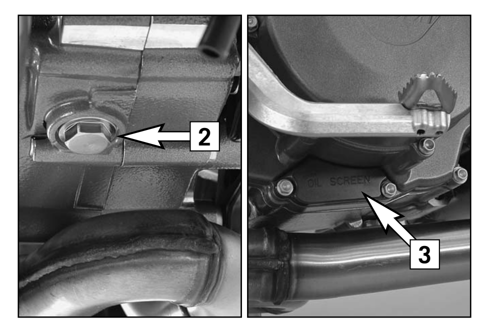


Complément d'huile

Retirer le bouchon **[1]** et rajouter de l'huile moteur. Attendre 20 secondes et vérifier à nouveau le niveau. La quantité entre le repère „MIN" et le repère „MAX" est de 0,6 litre. Remettre le bouchon et vérifier l'étanchéité du moteur.

! ATTENTION

- **Une trop faible quantité d'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.**
- **Ne pas dépasser le niveau maximal.**
- **Ne pas descendre sous le niveau minimal.**



Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines

! ATTENTION

C'est seulement après la période de garantie que l'on peut effectuer soi-même la vidange du moteur. Si, durant la période de garantie, la vidange n'est pas effectuée par un atelier KTM, la garantie ne saurait jouer.

REMARQUE: Le graissage du moteur LC8 est à carter sec. L'huile est aspirée dans le bas du carter et pompée dans le réservoir d'huile. Lors de la vidange, il convient aussi de vidanger le réservoir d'huile. Comme de nombreuses pièces doivent être démontées, il est conseillé de faire effectuer la vidange dans un atelier KTM.
C'est pourquoi nous recommandons de faire effectuer la vidange par un atelier KTM. Durant la période de garantie, cela est obligatoire, sinon la garantie ne peut s'appliquer.
La vidange s'effectue moteur chaud.

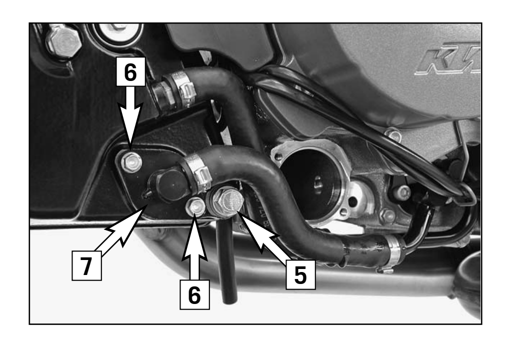


⚠ ATTENTION

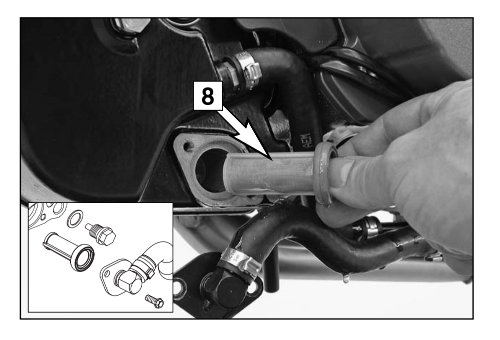
Le moteur et son huile à température de fonctionnement sont très chauds. Ne pas se brûler!

Mettre la machine bien à la verticale sur une surface plane. Glisser le bac à huile sous la moto et enlever le bouchon de vidange **[2]**. Retirer le couvercle **[3]** et sortir la crépine du moteur en utilisant une pince.

Enlever le couvercle du filtre à huile **[4]** et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.

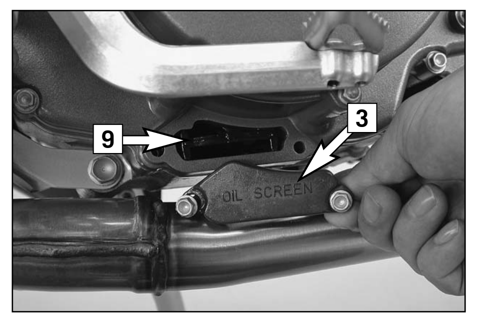


Retirer le bouchon de vidange **[5]** du réservoir d'huile et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Retirer les vis **[6]** et faire basculer le raccord **[7]** sur le côté.



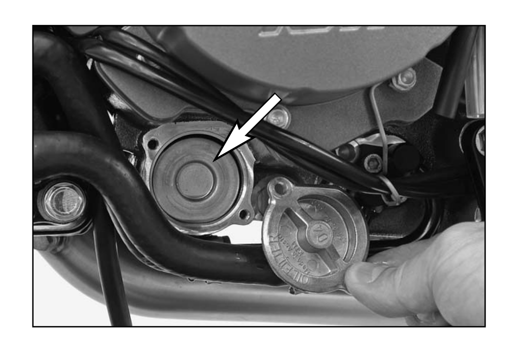
Avec précaution, retirer la crépine **[8]** du réservoir d'huile.

Nettoyer avec soin les bouchons de vidange, les couvercles et les deux crépines. Nettoyer tous les joints en caoutchouc et vérifier s'ils sont en bon état. Les remplacer si nécessaire.



Remonter le bouchon de vidange du moteur avec un joint neuf et le serrer à 20 Nm.

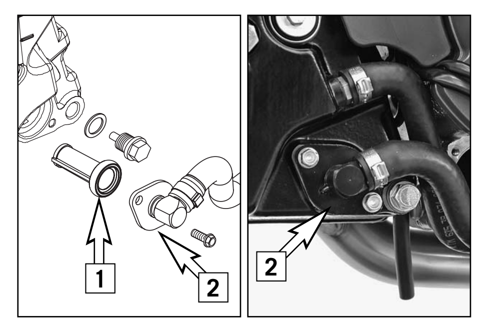
Enfiler la crépine **[9]** sur les guides dans la pompe à huile, avec l'indication TOP vers le haut. Vérifier que le joint est bien en place et mettre le couvercle **[3]**. Serrer les vis à 10 Nm.



Enfiler un filtre à huile neuf dans le carter. Graisser le joint torique et monter le couvercle avec le joint. Serrer les vis à 6 Nm.

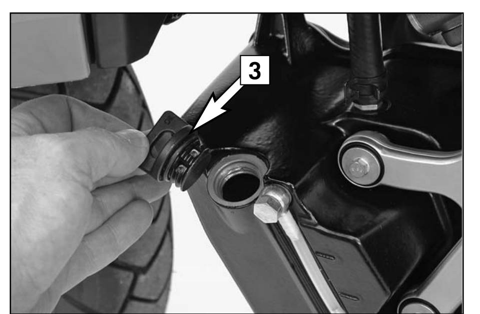
! ATTENTION

N'utiliser que des filtres à huile d'origine KTM. Avec d'autres filtres le moteur peut s'abîmer.



Monter le bouchon de vidange du réservoir d'huile avec un joint neuf. Serrer à 20 Nm.

Graisser le joint **[1]** et enfiler la crépine avec précaution dans le réservoir d'huile. Présenter le raccord **[2]**, mettre les vis et les serrer à 10 Nm.



Enlever le bouchon **[3]**. Mettre 2,5 litres d'huile moteur synthétique selon la norme JASO MA (par exemple Motorex Power Synt 4T) et remettre le bouchon. Faire démarrer le moteur et le laisser chauffer au point mort jusqu'à atteindre la quatrième graduation sur la jauge de température. Couper le moteur et vérifier le niveau (voir Contrôle du niveau d'huile).

Vérifier l'étanchéité du moteur et du réservoir d'huile.

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d’en chercher l’origine en s’aidant du tableau ci-après.
Il faut remarquer néanmoins que l’on ne peut effectuer soi-même nombre d’interventions. En cas de doute, s’adresser à un agent KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n’est pas entraîné quand on appuie sur le bouton de démarreur	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d’arrêt d’urgence sur la bonne position,
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier KTM
	Fusible IGNITION grillé	Remplacer le fusible IGNITION dans la boîte à fusibles
	Fusible général grillé	Déposer la selle et remplacer le fusible principal dans le relais de démarreur.
	Contacteur ou bouton d’arrêt d’urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d’arrêt d’urgence, consulter un atelier KTM
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le démarreur entraîne seulement lorsqu’on débraye	Une vitesse est enclenchée	Mettre la boîte au point mort
	Une vitesse est enclenchée et la béquille est déployée	Mettre la boîte au point mort
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le moteur est entraîné bíen qu’une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur est entraîne, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir les robinets d'essence, mettre de l'essence, mettre le starter, respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
	Cosses du faisceau oxydées	Déposer le carénage et les réservoirs, nettoyer les cosses, les traiter avec un aérosol de contact
Le moteur ne tire pas	L'alimentation se fait mal	Vérifier les robinets d'essence, vérifier qu'il n'y a pas de croc dans les durites
	Manque d'étanchéité au niveau des carburateurs	Vérifier si les durites de dépression et celles de mise à l'air sont bien en place sur le carburateur et si elles ne font pas de croc
	Filtre à air encrassé	Faire remplacer le filtre à air dans un atelier KTM
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité
	Durite de radiateur pincée ou abîmée	Bien mettre la durite ou la remplacer
	Thermostat défectueux	Faire vérifier le thermostat (doit s'ouvrir à 75° C), éventuellement le remplacer, consulter un atelier KTM
	Fusible du ventilateur sauté	Remplacer le fusible FAN

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur chauffe	Ventilateur ou thermocontacteur défaillant	Consulter un atelier KTM
Le moteur se coupe quand on roule	Pas d’essence Erreur du pilote Fusible de la pompe à essence grillé Fusible du réchauffage de carburateur grillé, si bien que le carburateur givre	Mettre de l’essence Ouvrir les robinets d’essence Remplacer le fusible FUEL PUMP Remplacer le fusible ACC2
Consomation d'huile élevée	Niveau d’huile moteur trop élevé Huile moteur trop fluide (viscosité)	Vérifier le niveau d’huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant Utiliser de l’huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur“
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible H/L BEAM POSITION
Les clignotants, le stop, le klaxon et le compteur numérique multifonction ne fonctionnent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L’heure affichée est fausse ou ne s’affiche plus	Fusible grillé, donc le courant ne passe plus	Remplacer le fusible CLOCK et régler l’heure

PANNE	CAUSE	REMEDE
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant) La génératrice ne charge pas la batterie	Charger la batterie selon les prescriptions Faire tester le régulateur et la génératrice dans un atelier
Pas d'indication sur l'écran du compteur numérique multifonction	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'indicateur de vitesse du compteur numérique multifonction ne fonctionne pas	Fil d'impulsion abîmé ou fiche raccord oxydée	Vérifier l'état du fil du capteur, retirer le capotage de phare et vérifier la prise Consulter un atelier KTM

Un nettoyage régulier et l'entretien de la peinture font partie de l'entretien général et conservent sa valeur à la moto.

! ATTENTION

Ne jamais nettoyer la machine avec un jet d'eau puissant ou haute pression, car en raison de cette haute pression l'eau pénètre dans les composants et raccords électriques, dans les gaines de câbles, dans les roulements et le carburateur, ce qui cause des désagréments, voire des pannes graves.

- Boucher l'embout d'échappement avant lavage.
- Utiliser de l'eau chaude avec un produit de lavage du commerce et une éponge. Le gros de la saleté peut d'abord être enlevé avec un jet d'eau sans puissance. Les endroits très sales peuvent être traités avec un nettoyant moto (par ex. Motorex 900) et brossés avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la moto est froide, tous les paliers et articulations doivent être huilés ou graissés. La chaîne sera traitée avec un aérosol. Mettre un produit anti-corrosion sur toutes les parties non peintes (à l'exception des disques de frein). On peut utiliser Motorex Protect & Shine.
- Les tuyaux et les pots d'échappement sont en acier inoxydable et doivent être entretenus avec un produit adéquat.
- Pour éviter des dysfonctionnements dans le circuit électrique il convient de traiter le contacteur à clef, le bouton d'arrêt d'urgence, les commodos et les prises avec un aérosol de contact.
- Entretenir toutes les parties peintes avec un produit spécial doux (par exemple Motorex Moto Polish ou bien Clean & Polish)

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

Ne pas traiter les disques de frein car le freinage s'en trouverait fortement diminué.

! ATTENTION

Quand on a roulé sur des routes salées il faut nettoyer la moto à fond à l'eau froide et bien la sécher.

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- Vider le réservoir autant que possible de manière à mettre de l'essence neuve lors de la remise en service.
- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage).
- Vidanger l'huile et changer le filtre (la vieille huile contient des agents agressifs).
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel.
- Faire chauffer une nouvelle fois le moteur. Fermer les robinets d'essence et attendre que le moteur cale de lui-même. Ainsi les cuves des carburateurs se vident.
- Vérifier la pression des pneus.
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Caler si possible la moto de manière à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température.
- Recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

Il est très mauvais de faire tourner un peu le moteur d'une moto stockée. En effet, il n'atteint pas alors sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les soupapes et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Monter la batterie chargée (respecter la polarité) et régler la montre.
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

N.B. : Avant de remiser la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

PARTIE-CYCLE	950 SUPERMOTO / R 2007
Cadre	Cadre treillis en tube d'acier au chrome-molybdène, époxy
Fourche télescopique	WP Suspension – **U**p **S**ide **D**own 4860 ROMA
Debattement avant	200 mm
Suspension arrière	WP Suspension – **P**rogressive **D**amping **S**ystem amortisseur 4618 BAVP
Debattement arrière	210 mm
Frein avant	Frein à disque, 2 disques percés diam. 305 mm, montée flottante, pinces radiales
Frein arrière	1 disque de 240 mm de diamètre, percé ; pince montée flottante
Pneus homologués pour l'avant *	PIRELLI Scorpion Sync 120/70 ZR17 M/C 58W
Pression	Route en solo ....2,4 bar Route en duo / charge maximal ....2,4 bar
Pneus homologués pour l'arrière *	PIRELLI Scorpion Sync 180/55 ZR17 M/C 73W
Pression	Route en solo ....2,4 bar Route en duo / charge maximal ....2,6 bar
Réservoir	17 litre (950 Supermoto), 14 litre (950 Supermoto R), réserve 4 litre
Démultiplication secondaire	17:41
Chaîne	5/8 x 5/16" X-ring
Lampe	Feu de croisement/Feu de route ....H4 12V 60/55W (douille P43t) Feu de position avant ....12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord + témoin..........LED Feu de position arrière..........12V 5W (douille W2,1x9,5d) Feu stop ....12V 21W (douille BA15s) De plaque d'immatriculation ....12V 5W (douille W2,1x9,5d) Clignoteur ....12V 10W (douille BA15s)

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

PARTIE-CYCLE	950 SUPERMOTO / R 2007
Batterie	batterie sans entretien 12V 11,2 Ah
Angle de la colonne de direction	65,1°
Empattement	1510 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	865 mm
Garde au sol à vide	190 mm
Poids sans les pleins	191 kg
Poids auterisé Roue avant	190 kg
Poids autorisé Roue arrière	250 kg
Charge utile	195 kg
Poids total roulant autorisé	400 kg

950 Supermoto/R 2007	FOURCHE			AMMORTISSEUR			
REGLAGE	Amortissement a la compression	Amortissement a la detente	Précontrainte di ressort (tours)	Amortiss. à la compression petite vitesse	Amortiss. à la compression grande vitesse	Amortissement a la detente	Précontrainte di ressort (mm)
Comfort	20	22	5	20	3	20	9
Réglage de base	**15**	**17**	**5**	**15**	**2**	**15**	**9**
Sport (ou > 90kg)	10	12	5	10	1	10	9
Charge maximale	15	17	5	10	1	10	9

FOURCHE	950 SUPERMOTO 2007	950 SUPERMOTO R 2007
Type	14187C20 WP Suspension	14187C21 WP Suspension
Ressort	5.6-450	5.8-450
Précontrainte di ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5 (WP 4860.0401)	SAE 5 (WP 4860.0401)

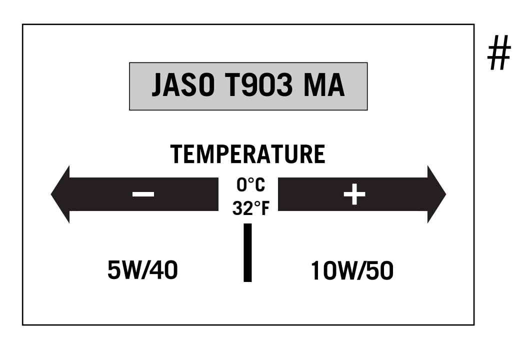
AMORTISSEUR	950 SUPERMOTO / R 2007
Type	15187C03 WP Suspension
Ressort	130-215
Précontrainte di ressort	9 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE 950 SUPERMOTO / R 2007		
Vis axe de roue avant	M24x1,5	60 Nm
Ecrou à épaulement axe de roue arrière	M25x1,5	90 Nm
Vis six pans fixation haute/basse amortisseur	M14x1,5	80 Nm
Ecrou à épaulement axe de bras oscillant	M19x1,5	130 Nm
Vis six pans creux arrière de cadre	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans creux support repose-pied arriere	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Vis fixation fourche dans té supérieur	M8	20 Nm
Vis fixation fourche dans té inférieur	M8	15 Nm
Vis six pans colonne de direction	M20x1,5	12 Nm
Vis fixation axe dans bas de fourche	M8	15 Nm
Vis à épaulement pontets fixation de guidon	M8	20 Nm
Vis six pans creux fixation de guidon	M10	20 Nm
Vis de fixation bras de fourche	M8	20 Nm
Vis du disque avant/arrière	M8x1,25	Loctite 243 + 30 Nm
Vis six pans de la pince de frein avant	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein avant	M6	10 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein arrière	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Palier six pans creux pédale de frein	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans plaquette pédale de frein	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis six pans platine de béquille latérale - moteur	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans fixation de béquille/platine	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vis six pans palier de la béquille latérale	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vis six pans patte pour ressort de béquille	M8	Loctite 243 + 25 Nm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE 950 SUPERMOTO / R 2007		
Vis six pans contacteur de béquille latérale	M4	Loctite 243 + 2 Nm
Bouchon de vidange réservoir d'huile	M12x1,5	25 Nm
Ecrous tube d'échappement	M8	serrage régulier, sans tordre la tôle
Colliers d'échappement	M8	8 Nm
Colliers d'échappement pour rotule	M8	35 Nm
Vis six pans fixation d'échappement	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Vis six pans jauge à essence	M5	3 Nm
Vis six pans robinets d'essence	M6	6 Nm
Vis six pans creux habillage du réservoir	M6	6 Nm
Goujon d'amortisseur de transmission (roue arriere)	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Carter de chaîne	M5	5 Nm
Guide chaîne	M5	5 Nm
Feu rouge	M6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres écrous à épaulement partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTEUR	950 LC8 2007
Type	Bicylindre 4 temps en V à 75°, arbre d'équilibrage, démarreur électrique, refroidissement liquide
Cylindrée	942 cm^3
Alésage/course	100/60 mm
Compression	11,5:1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane
Distribution	4 soupapes actionnées par des poussoirs et 2 arbres à cames, entraînement des arbres à cames par chaîne et pignons
Diamètre des soupapes	Admission: 38 mm Echappement: 33 mm
Jeu aux soupapes (à froid)	Admission : 0,10 - 0,15 mm Echappement : 0,25 - 0,30 mm
Embiellage	Paliers lisses (2 principaux, 1 en bout)
Tête de bielle	Palier lisse
Pied de bielle	Bimétal
Piston	En alliage léger, forgé
Segments	1 en L, 1 en biais, 1 racleur
Graissage	Carter sec, deux pompes trochoïdes (aspirante et refoulante)
Huile	SAE 10W-50 (Motorex Power Synt 4T) #
Capacité d'huile	env. 3 l lors de la vidange avec changement de filtre
Transmission primaire	Pignons à taille droite 35 : 67
Embrayage	Embrayage multidisque en bain d'huile, à commande hydraulique
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 12:35 2ème 15:32 3ème 18:30 4ème 20:27 5ème 24:27 6ème 26:27

MOTEUR	950 LC8 2007
Allumage	Allumage électronique transistorisé, avance numérique
Point d'allumage	5° avant le point mort haut à 1200 t/mn
Alternateur	12 V 450 W à 6000 t/mn
Bougie	NGK CR 8 EK
Ecartement des électrodes	0,7 mm
Refroidissement	Liquide, brassage permanent par pompe
Liquide de refroidissement	2,1 l, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au moins -25° C
Démarrage	Démarreur électrique 0,9 kW



#

Huile moteur

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).
KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
Type du carburateur	CVRD 43
Gicleur principal	155 (avant) / 160 (arriere)
Puits d'aiguille	40
Gicleur de ralenti	42
Gicleur d'air de ralenti	50
Gicleur de coupure d'air (ACV)	80
Aiguille	NDFB
Position de l'aiguille	2ème cran à partir du haut
Vis de richesse ouverte de	2 tours 1/4
Gicleur de starter	68





10/2006 FOTO: MITTERBAUER



KTM Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.com